VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 296)
z dnia 16 grudnia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 296)

16 grudnia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat planowanego wykonania nawierzchni dróg szybkiego ruchu w latach 2014-2020 w technologii betonu cementowego w kontekście decyzji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w tym zakresie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Ewa Tomala-Borucka** dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Ryszard Ostaszewski** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Janusz Rymsza** zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami, **Tomasz Latawiec** przedstawiciel Stowarzyszenia Inżynierów, Doradców i Rzeczoznawców, **Adam Wojczuk** wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych wraz ze współpracownikami, **Jan Styliński** prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Andrzej Dobrucki** prezes Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Ryszard Kowalski** prezes zarządu Związku Pracodawców-Producentów Materiałów dla Budownictwa, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Adam Kulikowski** prezydent Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Zbigniew Kotlarek** prezes Polskiego Kongresu Drogowego, **Andrzej Tracz** przewodniczący Krajowej Sekcji NSZZ „Solidarność" Drogownictwa wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Morawski** prezes Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska -Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju na temat planowanego wykonania nawierzchni dróg szybkiego ruchu w latach 2014-2020 w technologii betonu cementowego, w kontekście decyzji generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w tym zakresie. Chciałem podkreślić, że powyższy temat wprowadziłem do porządku prac Komisji w następstwie licznych wniosków, apeli i próśb różnych środowisk, po informacji, która zawarta była w tytule porządku obrad. Mianowicie, ponad 800 km dróg szybkiego ruchu w perspektywie finansowej 2014-2020 generalna dyrekcja planuje wykonać w technologii betonu cementowego. Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

W imieniu Komisji chciałem powitać gości. Witam serdecznie sekretarza stanu w resorcie infrastruktury i rozwoju, pana Zbigniewa Rynasiewicza. Witamy panie ministrze wraz ze współpracownikami. Jest nam bardzo miło. Witam Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z panią dyrektor Ewą Tomalą-Borucką na czele. Witamy także zastępcę, pana Tomasza Rudnickiego. Pozwólcie państwo, że przywitam licznych reprezentantów różnych środowisk zainteresowanych tematem budowy dróg w naszym

kraju. Nie mam specjalnego układu, więc odczytam według alfabetu. Witam pana Rafała Bałdysa z Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, panią Monikę Bieniaszewską z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, pana Krzysztofa Błażejowskiego z Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, eksperta, pana Jana Deję, pana Andrzeja Dobruckiego z Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, panią Barbarę Dzieciuchowicz z Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, pana Andrzeja Grabca z Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, panią Annę Krawczyk z Polskich Dróg. Wiem, że jeśli jej nie ma, to za chwilę tutaj będzie. Witam pana Zbigniewa Krupę z Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, pana Sławomira Kuberę z NSZZ „Solidarność”, pana Adama Kulikowskiego, prezydenta Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, pana Tomasz Latawca ze Stowarzyszenia Inżynierów, Doradców i Rzeczoznawców, panią Tamarę Małasiewicz z Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, pana eksperta Wacława Michalskiego, pana eksperta Józefa Moczyckiego, pana Krzysztofa Morawskiego ze Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP, pana dyrektora Rafała Nowaka z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, panią Katarzynę Ogniewską z Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, pana Ryszarda Ostaszewskiego, pana Waldemara Ostrowskiego z Polskiej Izby Gospodarczej Budownictwa, pana Jerzego Putkiewicza z Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, pana prof. Janusza Rymszę z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Pan minister był witany na początku. Witam także pana Rafała Sałabuna z NSZZ „Solidarność”, pana Piotra Smolarczyka, Tomasza Stańczaka z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Marka Suchego i pana prof. Antoniego Szydło. Są to eksperci. Witam pana Jana Stylińskiego z Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, pana Andrzeja Tracza przewodniczącego NSZZ „Solidarność” oraz pana Adama Wojczuka i Andrzeja Wyszyńskiego z Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych. Miło mi widzieć pana dyrektora Adriana Furgalskiego, który gości u nas bardzo często. Jest to zespół doradców TOR. To jest lista gości.

Także witam serdecznie pana posła Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo, ale to nie chodzi o mnie. Czy są osoby od nawierzchni betonowych, bo jest w tej chwili taka sytuacja, że jest sąd, a nie ma skazańców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, są eksperci.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Eksperci ekspertami, ale chciałbym zapytać o wykonawców nawierzchni betonowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zapewniam pana, że ujawnią się w trakcie posiedzenia.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Niech teraz się ujawnią. Chcemy wiedzieć, czy rzeczywiście tak jest?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Witam także pana Ryszarda Kowalskiego zaprzyjaźnionego z Komisją i współpracującego z nami w obszarze budownictwa drogowego. Panie przewodniczący, przyszły ministrze, spokojnie. Proszę państwa, witam pana Zbigniewa Kotlarka z Polskiego Kongresu Drogowego. Przepraszam, że nie wymieniłem, ale serdecznie witamy. Jeżeli kogoś pominąłem, to przepraszam. Wyczytałem tyle osób, ile pamiętam z twarzy i ile miałem wpisane na listę. Witam wszystkich serdecznie i zapraszam do dzisiejszej debaty.

Na początek proponuję następujący porządek procedowania. Oddam głos panu ministrowi. Proszę przedłożyć Komisji plany w tym zakresie, proszę o wprowadzenie do tematu. Mam nadzieję, że odbędziemy merytoryczną dyskusję na ten temat. W związku z tym, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, zawsze tak jest, że działania podejmowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, a co za tym idzie

resort infrastruktury, na przestrzeni ostatnich lat, w każdym aspekcie dotyczącym inwestycji drogowych mają przełożenia na wszystko, co dzieje się w obszarze dróg samorządowych. Chodzi o to, co generalnie dzieje się w obszarze inwestycji drogowych. Myślę, że każdy ma świadomość, że kwestia, w której GDDKiA ma zielone światło, a chodzi o technologię budowy dróg, da z czasem przełożenie na samorządy i na portfel zamówień w Polsce.

Dotyczy to również tego, co jest w zakresie możliwości poszczególnych samorządów wojewódzkich, powiatowych, czy też gminnych. Myślę, że mówimy o problemie, który jest dla wszystkich bardzo istotny, dla gospodarki Polski i dla branży. Stąd nie dziwi to zainteresowanie. Ta dyskusja nie toczy się od dzisiaj. Posiadamy wszelkie analizy, które pokazują każdy aspekt i porównują technologię asfaltową do betonowej w każdym obszarze funkcjonowania takiej nawierzchni. Decyzja o tym, że drzwi są szerzej uchylone dla technologii betonowej jest decyzją świadomą. Zdawaliśmy sobie sprawę, że wywoła to dyskusję na temat, jak to wpłynie na branżę i kondycję polskich firm drogowych. Chcę uspokoić, że nie chodzi tu o rewolucję, ale o przyjęcie zasady, że w Polsce będą budowane drogi zarówno o nawierzchni betonowej, jak i asfaltowej. Obie technologie budowy dróg powinny być rozwijane. Powinna być możliwość wyboru technologii wykonania nawierzchni w zależności od tego, jaką chcemy mieć drogę. Chodzi o obciążenia i o to, jakie powinny być wymagania dotyczące trwałości. Oczywiście, to powinno wynikać z analizy ekonomicznej, z aktualnych cen materiałów, robocizny itd.

Chcę na samym początku wszystkich uspokoić, że nie ma innych przesłanek. Zdajemy sobie z tego sprawę, że zdecydowana większość polskich firm posiada potencjał i sprzęt, a przede wszystkim doświadczenie, które predysponuje je do wykonywania dróg w technologii asfaltowej. Chcemy, aby powoli ta zwrotnica była przestawiana. Jest państwu dany czas. Wierzymy, że nie spowoduje to rewolucji, a tylko zwiększy możliwości naszych firm. Chodzi nam o to, żeby rynek usług w Polsce był jeszcze bardziej mobilny i nowoczesny.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to mamy przygotowaną prezentację przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, która dosyć szeroko opisuje problematykę. Myślę, że na podstawie prezentacji będziemy mogli spokojnie podyskutować o tej kwestii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Bardzo proszę, pani dyrektor. Według wskazań pani dyrektor proszę dokonać prezentacji.

Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Ewa Tomala-Borucka:

Dziękuję bardzo. Przygotowaliśmy krótką prezentację na kilkunastu slajdach. Prezentację przedstawi dwóch naszych dyrektorów, czyli pan dyrektor Tomasz Stańczak z Departamentu Przygotowania Inwestycji oraz pan dyrektor Wacław Michalski z Departamentu Technologii. Postaramy się to sprawnie przeprowadzić, abyśmy mieli później o czym rozmawiać. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan dyrektor.

Dyrektor Departamentu Przygotowania Inwestycji GDDKiA Tomasz Stańczak:

Pokrótce chcieliśmy przedstawić jakie kryteria i warunki decydowały o tym, że poszczególne odcinki dróg zostały wykonane w określonej technologii. O tym, że był to długi proces, który został objęty szerokim spektrum działań mówi slajd, na którym pokazujemy, że zajmowały się tym wszystkie departamenty w centrali oraz oddziały, począwszy od Departamentu Przygotowania Technologii, Środowiska, Departamentu Zarządzenie i Departament Postępowań Przetargowych.

Analiza wykonana w GDDKiA miała kilka kryteriów, które wynikały z tego, co nas wszystkich dotyka, czyli ruchu. Obejmowały także hałas oraz zalety i wady wykonania dróg w poszczególnych technologiach. Obejmowała również koszty budowy i utrzymania, a także kwestie materiałowe. Ostatni element, który był analizowany i oceniany, to kwestia jednorodności. Chodziło o jednorodność przekroju danego odcinka drogi.

Podstawą podjęcia decyzji była analiza ruchu. Wyszliśmy od generalnego pomiaru ruchu, który był w 2010 r. Za chwilę będziemy robić następny. W wyniku tego pomiaru uzyskaliśmy określone wartości dotyczące ruchu ciężkiego i ruchu ogółem. Dotyczy to wszystkich lekkich i ciężkich pojazdów. W tej analizie startowaliśmy z różnych poziomów. Było pięć wariantów analizowania. Pierwszy to ten, w którym było 6 tys. pojazdów osobowych na dobę. Każdy kolejne wariant miał o 1 tys. aut mniej, czyli było odpowiednio 5, 4, 3 i 2 tys.

W zależności od tego, jaki był ruch, prognozowaliśmy, co będzie w 2020 r. W zależności od tego, jaki był poziom pojazdów ciężkich, tak przyrastała nam „pajęczyna" dróg krajowych. Im mniej pojazdów, tym liczba dróg do wykonania była większa w określonej nawierzchni. Ta tabela pokazuje, ile to jest w zakresie wykonania dróg szybkiego ruchu w latach 2016-2020 w stosunku do całej długości i do całej sieci. To jest generalny pomiar i ruch ciężki. Pokazuje to, gdzie mamy największe obciążenia ruchem ciężarowym w Polsce.

Podstawa, która została tutaj pokazana graficznie, przedstawia wszystkie warianty. Tutaj pokazano drugi wariant, który stanowił bazę decyzji. Dla każdego z tych wariantów były określone poszczególne drogi. To jest jeden z elementów rozwiązań, które zależą od tego, jakiej wielkości jest ruch ciężki. W tym przypadku ruch ciężki wynosi 5 tys. samochodów. Warianty rozwoju sieci drogowej są widoczne na tym slajdzie. Nawierzchnie bitumiczne są wszędzie tam, gdzie są kreski przerywane. Istniejące już nawierzchnie bitumiczne zostały oznaczone czarną linią, a projektowane nawierzchnie betonowe są oznaczone przerywaną kreską, a istniejące kreską ciągłą. To była podstawa naszych dalszych działań.

Dyrektor GDDKiA Ewa Tomala-Borucka:

Prosiłabym, aby pan wrócił jeszcze do tego przeźrocza. Na nim zaznaczone są kolorem żółtym ciągi dróg, które zamierzamy realizować w technologii betonowej. Jeszcze raz powtórzę. Czarną kreską są oznaczone asfalty. Linia ciągła oznacza te drogi, które istnieją, a przerywana te, które mamy wykonać. Na czerwono oznaczone są betonowe. Linią ciągłą oznaczono istniejące, a przerywaną te, które będą realizowane. Dodatkowo na żółto jest pokazane 800 km, które zamierzamy realizować.

Dyrektor departamentu GDDKiA Tomasz Stańczak:

Tutaj chcieliśmy państwu pokazać, że również w prognozie na 2036 r. przewidujemy, że te odcinki dróg, które są obciążone największym ruchem ciężarówek na dobę, planujemy wykonać w tej technologii. Jak pokazuje slajd, są to odcinki, na których jest ponad 10 tys. pojazdów, jeśli chodzi o ruch ciężki. Im jaśniejszy jest brąz, tym pojazdów jest mniej. Ten najbardziej jasny pokazuje poziom 3-6 tys. pojazdów na dobę. Chodzi o ciężarówki. Jest to zrobione tak, aby było widać, że to, co planujemy, jest związane z przewidywanym obciążeniem. To jest przemyślane, to nie jest działanie *ad hoc*.

Następna po analizie ruchu była analiza hałasu. Panuje przesąd, że nawierzchnie betonowe są głośniejsze od nawierzchni bitumicznych. W międzyczasie Politechnika Białostocka zrobiła analizę dotyczącą problemu głośności. W większości są tu pokazane nawierzchnie bitumiczne w różnych technologiach wykonania. Jest to beton asfaltowy o odpowiednim uziarnieniu, mastyks grysowy, czyli SMA. Są różne inne technologie wykonania nawierzchni bitumicznych. Są też przedstawione dwie nawierzchnie betonowe z betonu cementowego. Jest nawierzchnia, która jest wzdłużnie zacierana i nawierzchnia, która jest poprzecznie rowkowana, czyli HR. Analizy, które wykonała Politechnika Białostocka, pan prof. Gardziejczyk, pokazują, że hałas jest porównywalny. Te badania były zrobione dla różnych prędkości, dla różnych betonów. Jest bardzo mała różnica pomiędzy najgłośniejszym betonem, a najcichszym asfaltem. Jest to w granicach błędu pomiaru. Publikacja pojawiła się w „Drogownictwie" w listopadzie. Jest ogólnie dostępna dla inżynierów i dla osób, które interesują się sprawami budownictwa.

Oprócz analizy hałasu, która została zrobiona *stricte* dla nawierzchni, została zrobiona w GDDKiA analiza tła i otoczenia. Różnice, które tam się pojawiają, są bardzo małe. Może nie były robione w tych samych miejscach, ale dla tych samych dróg, bo są tam nawierzchnie betonowe i asfaltowe. Różnice są jeszcze mniejsze, ponieważ hałas drogi zbudowanej w technologii SMA okazał się w dzień wyższy o 0,7 decybela od dźwięku

przy nawierzchniach betonowych. Z kolei w porze nocnej nawierzchnia bitumiczna jest cichsza. To jest 0,4 decybela, a błąd pomiaru jest na poziomie 1-2 decybela.

Nasze lokalne badania potwierdzają wyniki uzyskane w skali Europy, pokazane w publikacjach stowarzyszeń europejskich. Za referencyjną nawierzchnię uznano asfalt lany, który był punktem wyjściowym. Zrobiono badania, ocenę dla różnych nawierzchni asfaltowych i betonowych. Jak pokazuje slajd, a dane są z bardzo szanowanej na świecie niemieckiej organizacji BAST, różnice dla określonych technologii są na tym samym poziomie. Jeżeli nawierzchnia asfaltowa SMA ma 2 decybele w porównaniu do asfaltu lanego, to okazało się, że nawierzchnia betonowa, w technologii odsłoniętego kruszywa, ma 2 decybele mniej w stosunku do asfaltu lanego. Potwierdzają to czeskie doświadczenia. W Czechach dla różnych prędkości ogólny poziom hałasu jest porównywany z parametrami, które pokazaliśmy na tym slajdzie, czyli od 93 do stu kilku decybeli.

Dyrektor GDDKiA Ewa Tomala-Borucka:

Proszę państwa, proszę zwrócić uwagę. W tej tabelce dwa pierwsze wiersze pokazują sposób wykończenia nawierzchni. Jeżeli wykańczamy nawierzchnię przy pomocy maty jutowej, to automatycznie poziom hałasu maleje. Bardzo ważne jest wykończenie nawierzchni.

Dyrektor departamentu GDDKiA Tomasz Stańczak:

Ten slajd już omówiliśmy. Czesi i Niemcy mają podobne spostrzeżenia do naszych. Teraz mamy następny etap.

Dyrektor Departamentu Technologii GDDKiA Wacław Michalski:

Proszę państwa, krótko powiem o wadach i zaletach jednej i drugiej nawierzchni. Chciałem rozpocząć od tego, że obowiązuje nas zasada zrównoważonego rozwoju. Tu nie chodzi o to, aby było tyle samo kilometrów nawierzchni asfaltowych i betonowych, ale żeby równomiernie wykorzystać nasze zasoby geologiczne i potencjał przemysłu petrochemicznego oraz cementowego. Krótko chciałem państwu przedstawić informacje na temat nawierzchni asfaltowej. Jaką ma zaletę? Po pierwsze, podatność nawierzchni w czasie chwilowego przeciążenia. Przy chwilowym przeciążeniu asfalt odkształca się, a gdy przeciążenie ustępuje nawierzchnia wraca do pierwotnego poziomu. Inaczej mówiąc, jest to nawierzchnia podatna.

Następnie mamy możliwość ponownego użycia materiałów pochodzących z wyburzenia nawierzchni asfaltowej. Tego używa się powszechnie na całym świecie. Jest to proces dosyć skomplikowany, ponieważ potrzeba odpowiednich instalacji. Systematycznie wykonawcy zaopatrują się w takie instalacje, bo jest to dużo tańsze. Jeśli używamy 20% starej, pokruszonej i granulowanej nawierzchni przy budowie nowej, to mamy 20% oszczędności kruszywa. Asfalt jest trudno zakwalifikować, bo czasem się nadaje, a kiedy jest przepalony, to nie nadaje się. Jeżeli jest za twardy, to też się nie nadaje i nie można go wliczać jako odtwarzalnego elementu starej nawierzchni.

Teraz mamy dobrą przyczepność kół pojazdów. Proszę państwa, tu chodzi o drogę hamowania. Nawierzchnie asfaltowe mają dobry współczynnik tarcia, a zależy to przede wszystkim od użytego kruszywa.

Następna zaleta to opracowana metoda badania stanu nawierzchni. Proszę państwa, opracowaliśmy system oceny stanu nawierzchni. Jest to system, który automatycznie ocenia stan spękań, kolein i uszkodzeń nośności nawierzchni. Pozwala to na właściwe planowanie remontów, rodzaju remontów oraz ich wielkości. Wiemy, czy będzie to tylko lekka nakładka, czy będzie to całkowita przebudowa konstrukcji nawierzchni. Jest to opracowane i nadaje się do nawierzchni asfaltowej, ponieważ betonowe są za sztywne. Tutaj inne kryteria decydują o ocenie stanu nawierzchni.

Możliwość szybkich remontów i zajęcia tylko jednego pasa ruchu do wzmocnienia. Jeżeli są jakieś wyrwy, czy też ubytki, załamania, to można zająć tylko jeden pas ruchu, wyfrezować i wymienić nawierzchnie. Dokonuje się tego szybko, sprawnie, przy pomocy, opracowanej przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów technologii. Doświadczyliście tego państwo na ulicach Warszawy. Są to tzw. remonty weekendowe. Zaczynają się w piątek popołudniu, a w poniedziałek jedziecie już po nowej nawierzchni.

Teraz wady jakie ma nawierzchnia asfaltowa. Jest to wrażliwość na wysokie i niskie temperatury. Jest to sprawa, która 2 lata temu rozpalała emocje prawie do białości. Cho-

dzi o to, że w niskich temperaturach nawierzchnie asfaltowe pękają. Natomiast w bardzo wysokich odkształcają się i powstają koleiny, nierówności. Czasami dochodziło do tego, że zatrzymywano ruch ciężki w okresach występowania wysokich temperatur. Te rzeczy już od kilku lat nie zdarzają się, ponieważ zastosowaliśmy trochę inne metody, ale w dalszym ciągu jest to ważne, szczególnie na drogach niższej kategorii, które, niestety, koleinują się. Było tak nawet na autostradach. Mamy przykłady z zeszłego roku, że było kilka uszkodzeń w czasie wysokich temperatur.

Asfalt ma ciemną barwę, która wymaga zużycia dużej ilości energii do oświetlenia. Oddajemy opłaty za oświetlenie nawierzchni samorządom. Te samorządy, które mają więcej oświetlonych węzłów, wydają naprawdę duże pieniądze na opłaty za energię. W związku z tym, zdarza się często, że wyłączają oświetlenie w ogóle, bo nie mają pieniędzy. Jest to bardzo niebezpieczne. Przy nawierzchniach betonowych, które są jasne, jest w nocy dużo lepsza widoczność. Wymagają one dużo mniejszej ilości energii do oświetlenia. Nie chcę podawać wielkości, ale Niemcy wyliczyli, że są to milionowe oszczędności w ciągu roku.

Dalej mamy konieczność układania nawierzchni asfaltowej w kilku warstwach. Proszę państwa, jest to podyktowane tym, że każdą warstwę należy zagęścić, a wymaga to odpowiedniego sprzętu. Nie można zagęszczać grubych warstw, bo jest wtedy przegęszczona będzie warstwa górna, a niedogęszczona dolna, szczególnie, gdy transport jest daleko od miejsca produkcji masy. Wtedy mamy różną jakość nawierzchni i duże niebezpieczeństwo powstania kolein. Dlatego w tej chwili układa się 3-4 warstwy. Jest to duża niedogodność. Również szczepność warstwowa jest zagrożona. Jeśli jest mała szczepność warstwowa, to trwałość zmęczeniowa jest mniejsza. Takie nawierzchnie szybko ulegają degradacji.

Nawierzchnie betonowe. Zacznę od zalet. Pierwsze to duża odporność na niskie i wysokie temperatury. To jest jedna z najważniejszych zalet. Takie nawierzchnie powinno wykonywać się w miejscach ruchu powolnego i o dużym natężeniu. Duże natężenie ruchu powoduje, że w wysokich temperaturach nawierzchnie asfaltowe odkształcają się, natomiast nie wpływa to kompletnie na beton. Nie ulega on odkształceniom plastycznym i na takich nawierzchniach nie powstają koleiny.

Możliwość wykonania kompletnej nawierzchni przy jednym przejściu rozkładarki. Proszę państwa, to jest bardzo duża zaleta. Raz, że zużywa się dużo mniej energii, bo nie podgrzewa się tych wszystkich materiałów i układa się je w jednym przejściu zestawu maszyn. Od podbudowy do warstwy ścieralnej. Zostaje tylko wykończenie samej warstwy ścieralnej, czyli sposób wydobycia kruszyna na powierzchnię, żeby uzyskać właściwy współczynnik tarcia, który decyduje o drodze hamowania.

Duża sztywność nawierzchni w czasie długotrwałego przeciążenia. Już częściowo o tym mówiłem. Jest to w miejscach intensywnego hamowania, skrzyżowań i postoju. Tam nawierzchnie asfaltowe bardzo szybko ulegają koleinowaniu i degradacji. Nawierzchnia betonowa w takich miejscach spełnia swoje zadanie.

Możliwość ponownego użycia materiału z wyburzenia. Ten materiał trochę inaczej się wykorzystuje niż materiał z nawierzchni asfaltowej, ale można go w 100% użyć do budowy innych warstw konstrukcyjnych. Można zauważyć, że np. z wyburzeń budynków materiał jest rozrywany i zabierany z miejsca budowy.

Większa trwałość nawierzchni betonowej w czasie. Jeżeli nawierzchnie asfaltowe o pewnej grubości projektujemy na 20 lat, to identyczna nawierzchnia betonowa wytrzymuje 30 lat i więcej. Jest trwalsza i wymaga mniej interwencji w czasie eksploatacji. Na drodze asfaltowej, gdy powstają koleiny, trzeba frezować, wyrównywać, czy położyć nakładkę. Natomiast nawierzchnia betonowa nie wymaga takich zabiegów.

Jest też duża jasność nawierzchni, co daje mniejsze koszty oświetlenia. O tym mówiłem jako o wadzie nawierzchni asfaltowej. Tam jest ciemna barwa. Tutaj jest jasna, która wymaga dużo mniejszego oświetlenia oraz mniejszego zużycia energii. W nocy jest lepsza widoczność. Inne kraje, mające większe doświadczenie, mówią o tym, że liczba wypadków na takich drogach jest kilkanaście procent mniejsza. Jeszcze takich doświadczeń nie mamy. Za mało mamy takich dróg, żebyśmy mogli coś na ten temat powiedzieć.

Teraz, jeśli chodzi o wady nawierzchni betonowej, to jest nią wrażliwość mieszanki betonowej na dobór komponentów szczególnie niskiej jakości. Proszę państwa, można krótko powiedzieć, że beton nie wybacza złego wykonania. Jak coś robi się źle, to zostaje to na długi czas. Trzeba nabrać dużego doświadczenia we właściwym wykonywaniu warstwy górnej, żeby komfort jazdy był dobry, a trwałość nawierzchni długa.

Wadą jest też to, że nawierzchnie betonowe wymagają wykonania szczelin dylatacyjnych. Płyty są połączone ze sobą kotwami podłużnie i poprzecznie dyblami. One pracują, a beton kurczy się w niskich temperaturach i rozszerza się w wysokich. Szczeliny rozwierają się i zwierają. Muszą być one wypełnione odpowiednimi masami zalewowymi, które są elastyczne albo specjalnymi kształtkami, które uszczelniają nawierzchnię, aby woda nie dostawała się nam pod konstrukcję. Woda pod konstrukcją to zabójstwo. Okresowo je wymieniamy, co 5-7 lat. Interwencja na nawierzchni betonowej jest bardzo krótkotrwała. Wtedy szybko wymienia się dylatację. Co 15 lub 25 lat dochodzi do uzupełnienia wyłamań, czy uszkodzeń na krawędziach. Jest to w stosunku do nawierzchni asfaltowych bardzo mało. Jeżeli państwo dokładnie obserwujecie nasze drogi, to trwałość nawierzchni asfaltowej jest znacznie krótsza, jak projektowana, a betonowej znacznie dłuższa. To jest cała zaleta. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora GDDKiA Tomasz Rudnicki:

Tak, żeby nadać tempa, bo mamy mało czasu. Przeprowadziliśmy bardzo wnikliwą analizę w pięciu różnych wariantach pod kątem natężenia ruchu pojazdów ciężkich: 6 tys., 5 tys., 4 tys., 3 tys. i 2 tys. Wybraliśmy wariant drugi, czyli 5 tys. na dobę. To obrazuje zarówno ruch, jak i prognozowane jego natężenie na 2020 r. i 2036 r., które w 100% pokrywa się z tą siecią. Zostało wybranych 1220 km dróg o nawierzchni betonowej do analizy hałasu. Jeżeli chodzi o analizę stopnia zaawansowania projektu i postępowań przetargowych, to pozostało 850 km długości. 400 km zostało wyjętych z założeń wariantu nr 2. Zostało 810 na dzień dzisiejszy, nie dlatego że tam ruch nam nie odpowiada, ale postępowania przetargowe, dokumentacja techniczna, czyli dbałość o realizację przetargów wyeliminowało te 400 km dróg dodatkowych.

Przejdę do analizy ekonomicznej. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchyliła poprzednią dyrektywę. Wskazuje ona jednoznacznie na rozwiązania, których celem jest przeciwdziałanie wyborowi oferty jedynie na podstawie ceny. Mamy wybierać ofertę najkorzystniejszą ekonomicznie. Dlatego posiłkujemy się analizami, w których nie tylko cena, ale i koszty w długim okresie muszą być brane pod uwagę. Wykorzystujemy podejście oparte na efektywności kosztowej, czyli tzw. rachunek cyklu życia projektu.

W związku z tym, w kolejnym etapie analizy braliśmy pod uwagę koszty związane z budową, z użytkowaniem, z utrzymaniem, a także recyklingiem i odtworzeniem w okresie 30 lat. Na pierwszym slajdzie widzimy zagraniczne doświadczenia porównania kosztów budowy i utrzymania autostrad o nawierzchni betonowej i asfaltowej w okresie 50 lat. Dolny fragment, to pozioma linia, która obrazuje nawierzchnię betonową. Jeżeli chodzi o wszystkie linie wznoszące, to są to nawierzchnie asfaltowe. Według doświadczeń zagranicznych koszt pierwotny jest od 10 do 15% większy, jeżeli chodzi o koszty budowy. Jeżeli chodzi o koszty utrzymania i remontów bieżących sieci, to różnica dochodzi do 30%.

Robiąc analizę posiłkowaliśmy się też analizami innych ekspertów, m.in. z Akademii Górniczo-Hutniczej i Politechniki. Zrobiliśmy analizę wszystkich kategorii ruchu według nowego katalogu dla nawierzchni podatnych, półsztywnych. Jest to według Sekocenbud-u, czyli źródła, na które państwo często się powołujecie. Dane pochodzą z III kwartału 2014 r. Wyniki tej analizy przedstawiają się następująco. Dla kategorii KR1 beton jest droższy. Dla kat. KR2 jest porównywalny. Jeżeli chodzi o kat. od KR 3 do KR7 wynik kosztów budowy jest znacznie korzystniejszy dla nawierzchni betonowej.

Dyrektor GDDKiA Ewa Tomala-Borucka:

Myślę, że państwo to zobaczyli. Beton jest czerwony, a asfalt jest niebieski. Jest dość istotne, żeby to zauważyć.

Zastępca dyrektora GDDKiA Tomasz Rudnicki:

W krajowej sieci mamy mało dróg w kat. KR3. Jest bardzo dużo KR4 i 5. Jeżeli mówimy o sieci dróg ekspresowych i autostrad – są to drogi, o których mówimy w programie na lata 2014-2020 – to przeważająca większość to KR6 i KR7.

Posiłkowaliśmy się źródłem, czyli analizą Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, który porównywał koszty budowy i utrzymania nawierzchni betonowej i bitumicznej, szacowane dla jednej jezdni dziesięciokilometrowego odcinka autostrady. Koszt budowy w przypadku nawierzchni betonowej to 16.500 tys., a koszt nawierzchni bitumicznej to 21.600 tys. zł. Jeśli chodzi o koszty utrzymania w okresie trzydziestoletnim podobnych odcinków wynosił 4000 tys. i 6000 tys. Ogólny koszt całkowity po 30 latach przy nawierzchni betonowej – 20.700 tys. na kilometr dla jednej jezdni. Koszt nawierzchni bitumicznej wynosi 27.600 tys.

Sięgaliśmy też do naszych najbliższych sąsiadów, czyli Czechów, Niemców i Austriaków. Jeżeli chodzi o dane, które przesłała nam administracja czeska, czyli koszt nawierzchni betonowej, to mamy dwie drogi o symbolice 017 i 019. Droga 017 jest betonowa, a 019 asfaltowa. Okres badania to ok. 30 lat. Koszt budowy w przypadku pierwszego zestawienia jest wyższy niż dla nawierzchni betonowej o kilka procent. Natomiast, koszty utrzymania i remontów wyliczone przez administrację czeską są trzykrotnie wyższe niż nawierzchni asfaltowej. Koszty całkowite, do wprowadzenia których zmusza nas dyrektywa o podjęciu decyzji, dla nowego programu wynoszą 650 czeskich koron na jeden metr kwadratowy dla nawierzchni betonowych i 1137 w przypadku nawierzchni asfaltowych, przy trzydziestoletnim okresie. Podobne zestawienie Czesi przedstawili dla nawierzchni betonowej o numerze 023 i autostradowej nawierzchni betonowej 024. Tutaj różnica całkowitego kosztu, o którym mówimy w analizie ekonomicznej, wynosi zaledwie 38% w przypadku nawierzchni betonowej w stosunku do asfaltowej. To są drastyczne różnice kosztowe w okresie 30 lat.

Analiza kosztów utrzymania. Zapytaliśmy Szwedów i administrację skandynawską. Oni nie wykonują wielu nawierzchni betonowych. Jest to procentowy ułamek, jeżeli chodzi o wykorzystanie nawierzchni betonowych, ale tam nie występuje tak duże nasilenie ruchu ciężkiego. Analizy jakie posiadają dla odcinków, które wybudowali, jednoznacznie wskazują, że nawierzchnia betonowa to jest identyczny wykres, jeżeli państwo pamiętacie charakter doświadczeń europejskich i amerykańskich. To pokazuje, że w okresie 50 lat, zarówno doświadczeń, jak i symulacji ekonomicznych, koszt nawierzchni betonowej to 32 dolary na metr kwadratowy, a koszt nawierzchni asfaltowej to 42-49 dolarów dla tych dwóch odcinków.

Jest to bardzo ważny slajd, na który chciałem zwrócić uwagę. Jest to doświadczenie czeskie, porównanie nawierzchni betonowej oraz asfaltowej w rozkładzie kosztów w czasie. Nas oczywiście interesuje koszt zbiorczy w okresie 30 lat, ale szczególnie interesuje nas wydatkowanie w konkretnych latach, aby stworzyć plan remontów i napraw sieci. Proszę zwrócić uwagę, że niebieskim kolorem oznaczona jest nawierzchnia betonowa, czyli wcześniej omawiana 017, a kolorem czerwonym nawierzchnia asfaltowa. Różnica wynosi 50% w okresie 25 lat, bo tyle mają danych. Drugie doświadczenie czeskie to autostrady 023 i 024, czyli betonowa i asfaltowa. Mają kolor zielony i różowy. W okresie 21 lat nawierzchnia betonowa kosztuje 38,6% taniej.

Sprawdzaliśmy także zmienność cen materiałów. To nie jest nasz materiał, ale został opublikowany przez światową organizację do spraw komunikacji w zakresie cen bitumu, oleju grzewczego i cementu. To jest bardzo ciekawa analiza. Pokazuje wzrost cen, ich zmienność dla trzech podstawowych produktów. Jest tam asfalt, olej napędowy i cement. W okresie od 1966 r. do 2009 r. – niestety dalej nikt tego nie pokazuje – widać zmienność cen cementu. W kolorze niebieskim jest zmienność cen asfaltu, a kolorem żółtym, nieprzypadkowo, bo są to dwie zmienne, które są od siebie zależne, wzrost cen oleju grzewczego. To też jest źródło europejskie.

Kolejny materiał. W kwietniu 2012 r. mieliśmy okazję, na posiedzeniu tej Komisji dyskutować nad problemem: „Ewolucja cen asfaltu, a wrażliwość firm budownictwa drogowo-mostowego na ceny materiału i wynik ekonomiczny firm". Była to bardzo cenna nauka. Bardzo dużo wniosków z tego wyciągnęliśmy. Była to analiza zlecona, wyko-

nana dla OIGD. Były to konkretne asfalty. Nie będę wymieniał producentów, bo może są na sali. Natomiast, to pokazuje zmienność cen, która wahała się pomiędzy wrześniem 2009 r., a grudniem 2012 r. Był to okres największego bumu i kumulacji zapotrzebowania na te produkty.

Ostatni element, który braliśmy pod uwagę przy analizie kosztów wykonania i utrzymania w długim okresie, zgodnie z dyrektywą europejską, która nas obowiązuje, było porównanie cen ofertowych w przetargach na roboty nawierzchniowe w technologii betonowej w stosunku do nawierzchni asfaltowej. Była to analiza wykonana w Stanach Zjednoczonych. Zaczyna się od 2005 r. z symulacją do 2035 r., gdzie już po 3 latach – kolorem niebieskim oznaczony jest beton i czerwonym asfalt – te ceny zrównują się. Po kolejnych latach różnica dochodzi nawet do 25%.

Kończę tę skrótową analizę ekonomiczną.

Dyrektor departamentu GDDKiA Tomasz Stańczak:

Ostatnim elementem jest analiza jednorodności. Chodziło nam o to, aby na naszej sieci nie było szachownicy ze względu na działania utrzymaniowe. Trudno jest ocenić takie działania, gdy na dłuższym odcinku drogi trzeba zapewnić różne sposoby utrzymania. To jest zupełnie inny koszt i działania. Trzeba być wieloczynnościowym. Ze względu na analizę, nasze działania zostały podjęte w następstwie pierwszej decyzji.

Ostatni element to wnioski końcowe. Z tych 1200 km, które mieliśmy w pierwszym wariancie, po pewnych autopoprawkach zaproponowaliśmy ostatecznie ok. 800 km dróg. Są to takie drogi, które pokrywają się w 100% z tymi, które są najbardziej obciążone ruchowo. Chodzi oczywiście o ruch ciężki. Dotyczy to A1 od Tuszyna do Pyrzowic. Dotyczy to także: wylotu z Warszawy na Mińsk Mazowiecki, południowej obwodnicy Warszawy, ruchu drogą S5 w ramach obwodnicy Bydgoszczy, obwodnicy metropolitalnej Trójmiasta, wylotu na północ z Warszawy w kierunku Gdańska, jak również na południe w kierunku Grójca, wylotu do Krakowa i zasadniczo wszystkich wylotów z dużych miast. Dodatkowo dochodzi droga S61, na której ruch ciężki w kierunku Litwy i państw nadbałtyckich jest bardzo duży. Ruch ciężki tam dominuje. Wszystkie te odcinki składają się na określoną wartość.

Dyrektor GDDKiA Ewa Tomala-Borucka:

Szanowni państwo, jak widzicie, przeprowadziliśmy bardzo wnikliwą analizę i chwilę to trwało, zanim ta decyzja została podjęta i zakomunikowana. Ostatecznie do realizacji przyjęliśmy 810 km dróg z nawierzchnią betonową. Oznacza to, że trochę zdywersyfikowaliśmy technologię, przyjmując w nowej perspektywie ok. 73% naszych ciągów w nawierzchni bitumicznej i tylko 27% w technologii betonowej. Na dzień dzisiejszy mamy 572 km dróg o nawierzchni betonowej, a na koniec tej perspektywy, w 2023 r., chcielibyśmy, żeby nawierzchnie betonowe stanowiły ok. 26% długości całej krajowej sieci dróg.

Panie przewodniczący, to tyle. Taką mieliśmy prezentację i to chcieliśmy państwu przekazać. Prosiłabym pana przewodniczącego, abym mogła oddać głos naszym dwóm zaproszonym ekspertom, panu prof. Deji i panu prof. Szydło, którzy są na sali. Czy można?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, bardzo proszę. Panowie, prosiłbym tylko o wypowiedzi skondensowane.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Strona społeczna miała być w drugiej części.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, ale są to eksperci zaproszeni przez GDDKiA. Bardzo proszę, udzielam panom profesorom głosu według uznania.

Ekspert w GDDKiA Jan Deja:

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, panie i panowie, nazywam się Jan Deja i jestem kierownikiem Katedry Technologii Materiałów Budowlanych w Akademii Górniczo-Hutniczej. Pracuję też jako dyrektor w biurze Stowarzyszenia Producentów

Cementu. Nie znam prezentacji, przynajmniej w takim wymiarze, jak została przedstawiona przez GDDKiA, choć proszono mnie, aby dzisiaj pojawić się.

Zaczynając wystąpienie w ten sposób, chciałem powiedzieć, że w 1995 r., czyli 19 lat temu, kiedy odbyły się pierwsze targi „Autostrada Polska" w Kielcach, Instytut Badawczy Dróg i Mostów organizował konferencję, której tytuł brzmiał: „Trwałe i bezpieczne nawierzchnie". Wtedy, jako człowiek, który całe życie zajmował się technologią betonową – widać po mojej siwej głowie, że kawałek tego życia już jest – przygotowałem referat, którego tytuł brzmiał: „Dlaczego nie beton?". Było takie wyzwanie.

Patrząc na te przykłady, to bardzo cieszę się, że zostały przywołane, przede wszystkim te niemieckie, czeskie i austriackie. Wtedy, przypomnę, planowaliśmy 2600 km. Był to pierwotny plan, a teraz pozmieniało się. Na szczęście budujemy więcej, także drogi ekspresowe. Wtedy moje pytanie brzmiało – dlaczego nie w betonie? Podałem całą masę argumentów, które zostały dzisiaj przytoczone. Nie chcę dyskutować o betonie. Argumenty padły, znam je i w pełni akceptuję. Znam i popieram te zalety. Chcę wyraźnie powiedzieć, że kwestie wyższej nośności, bezpieczeństwa, jasności, brak zjawiska koleinowania… Jeżeli ktoś jechał w trudnych warunkach w nocy, przy padającym deszczu, zdaje sobie sprawę, co to znaczy dobrze widoczny pas drogi, po którym się poruszamy. Beton ma dodatkowe zalety, które może nie były tak mocno podkreślane, a dyrektor Michalski też o tym mówił. Wiemy, czym jest koleina, bo może to być ostatni wjazd na koleinę przy źle zrobionej drodze.

Słuchając tego, co dzisiaj padło, chciałem powiedzieć, że przynajmniej od kilkunastu lat, nie mówię, że od 1995 r., ale od kilkunastu lat we wszystkich swoich wystąpieniach, bo na sali widzę całą masę znajomych twarzy, z którymi spotykam się w różnych miejscach i moje opinie też są dość powszechnie znane. Podkreślałem następującą rzecz: patrzmy i liczmy, czyli *hole life cost*. Są to łączne koszty budowy i późniejszej eksploatacji. To był ten czas, kiedy przesadnie szermowano hasłem, że beton jest fajny, ale jest drogi na etapie budowy. Dzisiaj życie pokazuje, bo znamy to z rozstrzyganych przetargów, że wcale tak nie jest. Beton nawet na etapie budowy często oferowany jest jako tańsze rozwiązanie, a eksploatacja dodatkowo podnosi jego walory. Pięknie to powiedziano o czeskich przykładach. Wielokrotnie zwracałem na to uwagę. Z pewnym żalem i bólem mogę powiedzieć, że dopiero europejska dyrektywa z lutego tego roku dość mocno zmieniła podejście. Okazuje się, że w jakiś sposób zostaliśmy przymuszeni do takiego rozumowania, a w wielu krajach takie podejście obowiązuje.

Proszę państwa, chcę podkreślić, że w 1995 r. i dzisiaj, z pełną odpowiedzialnością mówię to, że nie ma miejsca dla monokultury. Co to znaczy? Wiemy doskonale. Ludzie w moim wieku pamiętają to. Jest miejsce dla jednej i drugiej technologii. Pan dyrektor Michalski pięknie przedstawił zalety jednego i drugiego rozwiązania. Zwracam się do pana ministra Rynasiewicza i szefa Komisji. To nas, budowlańców cieszy, że pula środków przeznaczonych na infrastrukturę drogową nie została zmniejszona. Ona jest nawet większa niż w poprzedniej perspektywie. Kończmy naszą sieć drogową, która prezentuje się całkiem nieźle. Zróbmy to w taki sposób, żeby za kilkadziesiąt lat nasze dzieci i wnuki nie śmiały się z nas i nie mówiły, że nie potrafiliście tego zrobić, a także nie potrafiliście wykorzystać pieniędzy w mądry sposób. Jak powiedziałem, jest miejsce dla jednej i drugiej technologii. Pani dyrektor to pokazała. Nawet nie liczyłem tego w taki sposób. Rozmawiamy i wytaczamy ciężkie działa, a jest to daleko od stanu równowagi. To jest krok w stronę równowagi, który bez wątpienia należy uczynić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę kolejnego eksperta. Bardzo proszę.

Ekspert w GDDKiA Antoni Szydło:

Antoni Szydło, jestem profesorem na Politechnice Wrocławskiej, kierownikiem w Katedrze Dróg i Mostów. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, wszystko tu zostało powiedziane. Proszę państwa, jestem zwolennikiem zrównoważonego rozwoju. Wiemy, do czego doprowadziły nas: monosystem i monokultura. Uważam, że jest miejsce dla jednej i drugiej technologii. Co do tego nie ma chyba dyskusji. Ludzie pracują w branży cementowej i asfaltowej. Co stałoby się, gdyby jedna branża padła? Wtedy nie

jesteśmy w ogóle przygotowani z technologią, bo różnie może być z ropą, a tak, mamy alternatywę w postaci nawierzchni betonowych.

Podano przykłady zachodnie, ale chciałbym pokazać polski przykład. Dwa lata temu została oddana do użytku autostrada „Wolności". Jest to autostrada A2, którą budował koncesjonariusz. Jest to odcinek 105 km. Koncesjonariusz umie liczyć, więc stwierdził, że technologia betonowa w perspektywie 37 lat, czyli w okresie, w jakim ma koncesje, będzie dla niego tańsza. Są mniejsze ekrany, mniejszy hałas. Nie chcę państwa zajmować, ale są wyniki pomiarów z tej autostrady, jeśli chodzi o hałas. O co najmniej 2 decybele jest mniejszy na nawierzchni betonowej niż w przypadku nawierzchni asfaltowej typu SMA. Uważam, że są to zalety tych nawierzchni. Poza tym, na pewno, państwo posłowie i tu zebrani wiecie, że Unia Europejska wprowadza pociągi drogowe o masie 60 ton. Staniemy przed tym faktem. To jest uzasadnione ochroną środowiska itd. W związku z tym, kraje północy już to realizują i również my staniemy przed tym faktem. Dlatego też musimy mieć to na uwadze.

Poza tym, uważam, że konkurencja wprowadza rozwój. Jest miejsce dla jednej i dla drugiej technologii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za szeroką prezentację. Mam nadzieję, że jest to doskonały wkład do debaty. Otwieram debatę i proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu. Proszę bardzo, pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy mógłbym prosić państwa o slajd z planowanymi inwestycjami, przy których ma być wykorzystana technologia betonowa. Mówię o slajdzie, na którym podano odcinki, które chcecie państwo wykonać w betonie. Dziękuję bardzo.

Po pierwsze, ze względu na ważkość tego materiału, chciałem poprosić pana przewodniczącego, czy istniałaby szansa, aby członkowie Komisji Infrastruktury otrzymali tę prezentację. Nie ukrywam, że mnie zależałoby na niej. Pan, omawiając slajd i generalnie prezentację mówił, że zdecydowaliście się państwo, aby niektóre odcinki budować w betonie. Biorąc polskie warunki klimatyczne wydaje się to racjonalne.

Natomiast, zaintrygował mnie zapis dotyczący drogi S5. Mówiłem to i będę przy każdej okazji. Generalna dyrekcja zdecydowała, że Bydgoszcz, ósme miasto pod względem wielkości w Polsce, ciągle nie ma dostępu do autostrady i drogi ekspresowej. Mam nadzieję, że poznam kogoś, kto zadecydował, że Bydgoszcz nie ma dostępu do autostrady. Nie mogę powiedzieć, jak spotkanie ze mną skończy się dla niego. Państwo mówiliście o badaniu przepływów. Rozumiem, że w przypadku odcinków, o których mowa, to jest jakaś symulacja. Państwo symulujecie, jakiego rzędu będą potoki pojazdów.

O ile rozumiem przesłanie i decyzję, żeby część budować w betonie, to w przypadku S5 proszę o dokładniejszą informację. Proszę także o przekazanie prezentacji w całości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Prośba z mojej strony. Panie pośle, do pana w szczególności i do wszystkich państwa. Nasze obrady są rejestrowane. Jest bezpośredni przekaz. Będzie także archiwizowane. Wypowiedziane słowa mam nadzieję, że niczego nie insynuowały, jeżeli chodzi o pana spotkania z kimkolwiek. Mogą być konsekwencje takich słów. Proszę bardzo, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, mam pytanie do strony rządowej i przedstawicieli GDDKiA. Nie do końca wynikało to z prezentacji. Czy kryteria pozaekonomiczne, które są ważkie z punktu widzenia inwestora i utrzymującego drogę, a więc, czy inne kryteria pozaekonomiczne, w wąskim słowa tego rozumieniu, były brane pod uwagę przy określeniu dynamiki upowszechniania wprowadzenia technologii betonowej? Czy te dwadzieścia kilka procent, które państwo pokazaliście w 800 km, to wynik przyjęcia kryteriów właściwych dla inwestora i utrzymującego drogę? Czy też braliście pod uwagę, czego nie

oczekuję, te argumenty, które też są ważkie, ale nie z punktu widzenia inwestora i utrzymującego drogę?

Nie chcę traktować rzeczy zbyt pochopnie. Myślę, że diabeł tkwi w szczegółach, a mianowicie w dynamice wprowadzania zmian. Natomiast, przestrzegałbym przed poklepywaniem się zbiorowo po plecach i mówieniem, że dla wszystkich jest miejsce pod wielkim niebem. To jest trochę przerysowane. Przecież są też inne technologie, które są może uznawane za bardziej przestarzałe. Może np. branża brukarska powinna to przetrzymywać. Chciałbym, abyśmy żyli w kraju, gdzie wybiera się najlepsze technologie, najlepsze z punktu widzenia tego, który buduje, utrzymuje, za nie płaci oraz je eksploatuje. Oczywiście nie należy robić gwałtownych skrętów w lewo lub w prawo. Szanuję to, co powiedziano, że są pewne odcinki, które zawsze powinny być wykonywane w technologii asfaltowej. Natomiast dynamika tych zmian powinna wynikać wyłącznie z interesu ekonomicznego podatnika, a nie z powodów mniej lub bardziej intensywnego przygotowywania się branży do przejścia i dwutorowego świadczenia usług w różnych technologiach.

Na koniec, wyobrażacie sobie państwo, żeby kryterium oceny, nie mówię o przetargach, ale przy podejmowaniu decyzji przez rząd jakiegokolwiek państwa, było to, że np. wybieramy taką technologię informatyczną lub inną. Nie wybieramy lepszej i staramy się, aby jedni i drudzy mieli co wrzucić do garnka. To z punktu widzenia tego, który płaci nie jest najważniejsze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pana posła Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie posłanki i panowie posłowie, szanowni goście, w odróżnieniu od mojego przedmówcy jestem zasmucony formą, jaka została wybrana przez GDDKiA. To na dzień dzisiejszy jest uzupełnienie informacji rządu i tego mam świadomość. Jestem zasmucony formą, ponieważ z dużą przyjemnością i zaciekawieniem słuchałem informacji na temat zalet betonu, kosztów utrzymania nawierzchni betonowej, zalet nawierzchni asfaltowych. To w pewnej mierze może przypominać debatę nad wyższością jednych świąt nad drugim.

Jedna i druga technologia mają swoje zalety i wady. O tym wiemy doskonale. Bardzo przepraszam, ale nie mogę się z tym zgodzić. Odniosę się do kilku szczegółów. Nie jest mi smutno z tego powodu, o którym teraz powiem. Państwo inżynierowie, doskonale wiecie, że koleinują się nawierzchnie na drogach, które są źle wykonane. Prawidłowo wykonana droga ma odpowiednią podbudowę. Jest wykonana z odpowiedniego kruszywa, w odpowiedni sposób zagęszczona i składa się z odpowiedniej liczby warstw. Jest także odpowiednio odwodniona. Na tym mamy kolejne warstwy, aż w końcu jest kosmetyczna nawierzchnia ścieralna. Obojętnie, czy jest asfaltowa, czy betonowa, bo jeżeli jest dobrze wykonana, to nie koleinuje się. To jest poza dyskusją.

Państwo mówicie, że nawierzchnie betonowe są zdecydowanie korzystniejsze od asfaltowych, bo lepiej sprawują się w przypadku ekstremalnych działań temperatur na plus lub na minus. Proszę dzisiaj o odpowiedź, czy posiadacie badania dotyczące wpływu temperatur na nawierzchnie betonowe dróg na skurcz i rozszerzanie nawierzchni betonowych, na skutki działania temperatur szczególnie w narożach płyt dylatowanych? Przecież taka nawierzchnia drogowa również jest dylatowana. Czy państwo mówicie o skutkach montażu dylatacji? To są czułe punkty każdej nawierzchni betonowej, czy będzie to droga, autostrada, utwardzony plac. Tam, gdzie są dylatacje, tam są problemy. Chodzi o rozszerzalność i kurczliwość betonu, a także wpływ warunków atmosferycznych na zachowanie betonu, a o tym państwo nie mówicie.

Dlaczego jestem smutny? Ponieważ dzisiaj, odwrotnie niż jak mówił mój przedmówca, powinniśmy rozmawiać o skutkach przyjętych technologii dla całej branży drogowej w Polsce. Na sali obecnych jest wiele osób, które brały udział w debatach sejmowych w poprzedniej kadencji Sejmu, kiedy mówiliśmy o tym, że źle się dzieje – był to 2010 i 2011 r. – że może nastąpić katastrofa w branży drogowej na dużych kontraktach. Byliśmy zbywani. Wszyscy ci, którzy o tym mówili, parlamentarzyści, czy to przedstawiciele

strony społecznej byli wyśmiewani przez przedstawicieli strony rządowej. Niestety, ale tak było. Byli wykpiwani. Obarczano tych wszystkich, którzy o tym mówili – defetyzmem. Mówiono, że sieją defetyzm. Nie mogą zaakceptować tego, że ruszył Krajowy Program Budowy Dróg i Autostrad na lata 2008-2012. Czym się to skończyło, to doskonale wiemy. Skończyło się to setkami upadłych firm. Dysponent, który środki idące w kilka miliardów złotych dystrybuuje za pomocą zamówienia publicznego, a więc środkiem do wyłonienia wykonawcy jest zamówienie publiczne, nie możemy brać pod uwagę wszystkich aspektów. To nie jest tylko kwestia, czy beton jest korzystniejszy, czy asfalt jest korzystniejszy. To jest doskonała debata, w czasie, kiedy spotykają się naukowcy, wykonawcy i ci, którzy w przyszłości zamierzają realizować inwestycje drogowe.

W sytuacji, kiedy branża po przejściu trudnego okresu, który był morderczy, ponieważ zbankrutowało wiele firm. Branża ledwie zaczyna zbierać się w całość i zbierać siłę, aby realizować kolejną transzę środków unijnych. Nagle zostaje zaskoczona decyzją, że przechodzimy do realizacji inwestycji z nawierzchnią betonową. Decyzja powoduje, że branża drogowa w Polsce jest zaskoczona. Na tej sali fachowcy doskonale wiedzą, że są w zasadzie dwa podmioty, które są w stanie sprostać temu wyzwaniu. Tak jest w rzeczywistości. Dosprzętowienie firm budowlanych trwa przez ostatnie lata. Ten proces ciągle trwa. To nie jest tak, jak ze zleceniem programu informatycznego. Dzisiaj można go zlecić i wybieramy najkorzystniejszą formę. To są inwestycje idące w setki milionów złotych w skali całego kraju. Mówię o inwestycjach w sprzęt, który służy realizacji autostrad o wysokich technologiach.

Gdyby w przeciągu kilku miesięcy lub jednego roku branża zostaje zaskoczona, to można zapytać się – dlaczego jest ten wybór, a nie inny? Dlaczego nie mówiliście państwo o tym przed trzema laty? Dlaczego nie przygotowaliście branży na to, że kolejna unijna perspektywa będzie realizowana w tej technologii? O tym chciałbym dzisiaj usłyszeć ze strony inwestora, a nie o tym, czy beton jest korzystniejszy od asfaltu. To jest wtórna kwestia i proszę nas nie wpuszczać w ślepy zaułek. Panie ministrze, dzisiaj nie będziemy odpowiadali na to pytanie. Dzisiaj chcemy usłyszeć. Chcę usłyszeć, czy przeanalizowano skutki ekonomiczno-gospodarcze tego typu rozwiązań? Czy dokonaliście państwo analizy, rozpoznania w branży drogowej w Polsce? Ile firm posiada sprzęt? Ile firm będzie musiało zbyć sprzęt? Żeby sprawa była jasna – gdzie go może zbyć? Na pewno nie w Polsce, bo nie będzie chętnych. Chciałem usłyszeć i miałem nadzieję, że usłyszę, iż decyzja polskiego rządu jest oparta na pogłębionej analizie skutków ekonomiczno-gospodarczych. Państwo przeanalizowaliście, jaki wpływ ma zastosowanie nawierzchni betonowej oraz jaka jest różnica pomiędzy nawierzchniami asfaltowymi i betonowymi. Panie ministrze, nie o to chodzi.

Dzisiaj nie ma przyzwolenia na to, zwłaszcza po tym, co rząd przez ostatnich 6 lat uczynił branży drogowej, po tym, co stało się z setkami firm w Polsce, żebyście podejmowali kolejną decyzję, która będzie „rosyjską ruletką". Autostrady pozostaną i będziemy analizowali po latach, jak się zachowują pod względem jakości. Ci, którzy je wykonywali, mogą już dawno nie funkcjonować w obszarze gospodarczym państwa. Nam nie o to chodzi, żeby wydawać setki miliardów złotych, żeby kolejny raz uderzyć w polską branżę drogową. Kolejny raz część tych setek miliardów złotych będzie lokowana poza granicami. Można inaczej, żeby nie było tak, że ostatecznie beneficjentami tych środków będą podmioty, które funkcjonują poza naszymi granicami.

Dysponuję materiałem i on został dostarczony posłom. Jest to m.in. list Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, stanowisko Kongresu Drogownictwa w Polsce. Pojawiają się pytania. Korzystając z okazji przeczytam kilka z nich. Ciekaw jestem odpowiedzi. Panie ministrze, proszę, aby odpowiedzi udzielili przedstawiciele GDDKiA. Ile firm w Polsce jest w stanie wykonywać nawierzchnie betonowe? Co z konkurencyjnością? Czy GDDKiA będzie żądała dokumentów poświadczających doświadczenie w układaniu nawierzchni betonowych? Czy wystarczy tylko oświadczenie? Czy będziecie państwo żądali dokumentów? Nie chodzi o kupione referencje, ale o konkretne, potwierdzające umiejętności wykonawcy. Czy badaliście państwo ten segment rynku? Jest to w sumie bardzo wąska branża, bo przecież nie jest to branża, w której firmy nie znają się wzajemnie.

Kolejna kwestia. Dlaczego dążymy do równowagi w liczbie dróg betonowych w stosunku do asfaltowych? Dlaczego inne kraje europejskie, poza Belgią, ograniczają liczbę dróg betonowych, a w Polsce chcemy je zwiększać? Czy nie obawiamy się problemów jakościowych, które wystąpiły w niektórych przypadkach na autostradach betonowych w Niemczech po 12 latach eksploatacji? Teraz pytania dotyczące ekranów akustycznych. Jest to pochodna zwiększonej emisji akustyki nawierzchni betonowych.

Panie przewodniczący już kończę.

Proszę państwa, padło pytanie – dlaczego nie beton? Powiedziałbym, że to nie jest czas na beton. Te słowa kieruję do przedstawicieli, zarządu GDDKiA, do pani dyrektor, ale także do pana ministra. Uważam, że nie można zaskakiwać branży. Uważam, że nie można stawiać branży pod ścianą.

Jeżeli wolno mi będzie odnieść się do prezentacji, to bardzo dziękuję za ten slajd z kolorową mapą. Ten slajd był poprzedzony tabelą, która mówiła o tym, że im bardziej dociążone odcinki dróg, tym korzystniejsze są nawierzchnie betonowe. Proszę mi wytłumaczyć. Jak to jest, że w ciągu autostrady A1 część nawierzchni jest betonowa, a część asfaltowa? W którym momencie zaczyna się i kończy to obciążenie? Czy uważacie państwo, że pomiędzy Łodzią a Górnym Śląskiem będą poruszały się samochody o większym nacisku na osie, a pomiędzy Górnym Śląskiem a Ostrawą i granicą państwa oraz Łodzią i Trójmiastem będą to samochody o mniejszym nacisku na osie? Czy uważacie państwo, że na drodze S7 do granicy z woj. Świętokrzyskim, samochody będą obciążały mniejszym naciskiem? Będą po prostu lżejsze. Natomiast, pomiędzy granicą woj. świętokrzyskiego, a Krakowem należy wykonać nawierzchnie betonowe, bo tam będą samochody o większym nacisku osi?

Proszę państwa, tabela pokazuje wszystko. Ktoś przekręcił przełącznik i uznał, że dzisiaj czas na beton. Tu nie pasują argumenty, które zostały przywołane, że beton jest korzystniejszy, bo jest tańszy w utrzymaniu i eksploatacji. Nie koleinuje się w bardziej ekstremalnych warunkach. Ten slajd pokazuje, że przyszedł czas na beton, bo przyszedł czas na beton.

Nie mogę powstrzymać się od pewnej refleksji. Jeżeli miałbym zastanawiać się, jaka była treść rozmowy pani minister Bieńkowskiej z panem Wojtunikiem w restauracji Sowa i Przyjaciele, a dzisiaj tylko Sowa, to nie wiem, czy dzisiaj nie kontynuujemy tej rozmowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ze smutkiem powiem, że prosiłem państwa, zwracając się do pana posła Piotra Króla, mówiłem, że nasze obrady są rejestrowane, ale niestety, insynuacje są dalej kontynuowane. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, myślę, że warto, abyśmy określili skalę przedsięwzięcia, o którym dzisiaj rozmawiamy. To posiedzenie ma niewątpliwie dużą zaletę, bo wreszcie GDDKiA przekazała nam informacje, może w trochę ukrytej formie, ale było to czytelne, jeśli ktoś skupił uwagę. Chodzi o informację, ile w Polsce wynosi koszt budowy autostrad. Z tej tabeli wynika, że jest to 16.000-20.000 tys. zł za kilometr. Teraz to wiemy, bo długo domagaliśmy się tej informacji. Wreszcie to wiemy. Jeżeli przemnożymy to przez 800 km dróg, które mają być wykonane w technologii nawierzchni betonowych, to wychodzi kwota ok. 16.000.000 tys. zł. Jest to roczny wydatek na budowę dróg ekspresowych ponoszony przez GDDKiA w ostatnich latach. Jest to poważne przedsięwzięcie o bardzo dużej skali.

Druga sprawa, która mnie zaintrygowała. Chodzi o stwierdzenie, że dyrektywa unijna, która weszła w życie 26 lutego 2014 r., zmobilizowała GDDKiA do wysiłku i rozważenia, czy nie warto części dróg budować w technologii nawierzchni betonowych. Panowie profesorowie od wielu lat pracują nad tą sprawą i przekonują. Do tej pory ich argumenty nie przemawiały do GDDKiA, a teraz po unijnej dyrektywie trafiły. Wiem, że dyrektywa jest ważnym elementem, jednak nie narzuca sposobu myślenia. Nie zobowiązuje ona do zmiany sposobu myślenia. Te informacje, które były przedstawiane,

są znane opinii publicznej. Skąd teraz tak radykalne zmiany w zamawianiu technologii dotyczącej wykonywania dróg?

Z wystąpienia jednego pana z GDDKiA pozwolę sobie zacytować – myślę, że dokładnie to zapisałem – „Beton nie wybacza złego wykonania". Takie słowa padły i jest to zdanie eksperta. Odczytuję to w ten sposób, że ryzyko wykonania nawierzchni betonowych, jeżeli chodzi o ich dalszą eksploatację, jest zdecydowanie wyższe niż w przypadku nawierzchni asfaltowych. Może źle to odczytałem, ale tak usłyszałem. Nie jestem specjalistą od drogownictwa, jestem geodetą. W związku z tym nie muszę znać się na niuansach technologii budowy dróg. Natomiast wydaje się, że dobrze byłoby, aby zostało nam to wyjaśnione.

W czasie przygotowywania się do tego spotkania dotarły do mnie informacje, że jeżeli chodzi o wykonanie nawierzchni betonowych, to stawiają one bardzo wysokie wymagania wykonawcom. Panowie to potwierdzili. Z tego wynika konsekwencja. Jeżeli są stawiane wysokie wymagania wykonawcom, to rozumiem, że GDDKiA będzie musiała postawić je wykonawcom, którzy będą realizować drogi w tej technologii. Jest to specyfikacja istotnych warunków zamówienia. To wszystko będzie musiało być uzgodnione. Te firmy będą musiały udowodnić, że są w stanie prawidłowo wykonać nawierzchnie betonowe. Nie ma za dużo takich firm w Polsce. Jest ich znacznie mniej niż tych, które potrafią wykonywać nawierzchnie asfaltowe.

W Europie, jak i na świecie, stosuje się obie technologie. W jednych państwach są one częściej stosowane. Padło t, że w Skandynawii prawie w ogóle nie stosuje się nawierzchni betonowych. Jest to jakiś ułamek procenta. W innych państwach są one preferowane, aczkolwiek jest różnie. Zdania są podzielone, jak mawiali starożytni Rzymianie. Proszę GDDKiA o głębsze uzasadnienie, skąd ten gwałtowny zwrot, jeżeli chodzi o zastosowanie technologii betonowych na drogach? Nie neguję tego jako zasady i jako potrzeby, ale skąd takie gwałtowne przyspieszenie w tym kierunku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan Józef Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mam pytanie. Wśród zalet nawierzchni asfaltowej podano informację o dobrej przyczepności kół do nawierzchni. Z tym związane jest bezpieczeństwo. Natomiast przy nawierzchni betonowej nie odniesiono się do tego. Chciałbym usłyszeć, co z przyczepnością i bezpieczeństwem na tych drogach?

Następne pytanie dotyczy dostępności do dobrego asfaltu i dobrego cementu w naszym systemie. Jeżeli przejdziemy do kosztów budowy i utrzymania, strona 17, to jest tam porównanie nawierzchni betonowej i bitumicznej w przedziale trzydziestoletnim. Na jednym kilometrze drogi bitumicznej zaoszczędzamy 700 tys. zł. Jeżeli pomnożymy to przez 850 km dróg, które chcemy budować w tej technologii, to mamy prawie 600.000 tys. zł. Za te pieniądze można wybudować 20 km dróg asfaltowych, ekspresowych w pełnej technologii. Jest to oszczędność. W związku z tym myślę, że warto się nad tym zastanowić. Końcowe wnioski mówią o 10 odcinkach, które dają nam tyle zaoszczędzonych pieniędzy, jeżeli ta technologia rzeczywiście byłaby sprawdzona.

Chciałem jeszcze zapytać GDDKiA o jedną rzecz. Otrzymaliśmy pismo z Polskiego Kongresu Drogowego, w którym jest napisane: „Dodatkowe koszty, związane z dokonaniem koniecznych zmian w dokumentacji niezbędnej do uzyskania pozwolenia na budowę oraz projektowanych, do wyżej wymienionych inwestycji". Czy dokumentacja jest już opracowana na inne technologie? Czy tylko na technologię asfaltową i będziemy ją przerabiali? Z tego wynika, że cała dokumentacja wymaga zmiany.

Chciałbym dodać jeszcze jedną rzecz. Mówimy o technologii. Jeżeli technologia i wykonanie są prawidłowe, to nie wiem, czy drogi są porównywalne. Powiem jedno, drogi betonowe istnieją 50 lat i do dziś nie są konserwowane. Jeździliśmy „czwórką", którą zalaliśmy betonem i jeździliśmy po niej 60 lat. Znam też drogę betonową, którą wybudowano w okresie wojennym, która została skruszona i poprawiona na asfalt, który co kilka lat remontujemy, aby go wyrównać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo panią poseł Annę Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Już padło tyle głosów, że nie chcę powtarzać pytań, ale mam pytanie uzupełniające. Wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że z produkcją cementu wiążą się obciążenia związane z pakietem klimatycznym, który Komisja Europejska wdraża z uporem godnym lepszej sprawy. Mam w związku z tym pytanie, bo to nie jest tylko kwestia realizacji postanowień pakietu klimatyczno-energetycznego. Mam pytanie do szefa GDDKiA – czy w kalkulacjach cenowych, pokazujących różnicę na korzyść dróg wykonywanych w technologii betonowej, brano pod uwagę to, że będzie gwałtowna zwyżka cen produkcji cementu, która jest spowodowana działaniami Komisji Europejskiej? To nastąpi już w najbliższych latach. Czy ta kwestia była wzięta pod uwagę przy szacowaniu kosztów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Mam uzupełniające pytanie do GDDKiA, bo dzisiaj już dużo zostało powiedziane. Kiedy GDDKiA doszła do wniosku i uzyskała informację, że nawierzchnie betonowe są o wiele tańsze od nawierzchni asfaltowych? Jeżeli wiedza ta była dużo wcześniej, to można postawić pytanie o zaniechania związane z oszczędnościami i mniejszymi kosztami, które do tej pory nie były realizowane. W tej chwili, jakby za dotknięciem różdżki zmieniamy technologię.

Mam jeszcze jedno pytanie, jeśli chodzi o bezpieczeństwo. Z tego, co usłyszałem, to bezpieczeństwo jest związane z dużym obciążeniem tych nawierzchni. Czy samochody osobowe i te o mniejszym obciążeniu będą mogły poruszać się bezpiecznie po tych drogach?

Jest też kwestia związana z oznakowaniem nawierzchni betonowych. Jak wygląda kwestia kosztów i bezpieczeństwa tego oznakowania. Na czarnej drodze widać białe znaki, a na jasnej trochę gorzej je widać. Nie wiem, czy można stosować te same metody i te same farby? Czy one są droższe, czy też tańsze? Czy jest z tym związane bezpieczeństwo?

Jest jeszcze kwestia ewentualnych napraw. Czy koszty związane z infrastrukturą betonową są niższe, czy wyższe? Do tego dochodzi kwestia bezpieczeństwa związana z jakością. Czy każda firma może naprawiać to w dowolny sposób, tak jak nawierzchnie asfaltowe? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Z moich obserwacji wynika, że wszyscy posłowie zadali już pytania. Zgłaszają się goście. W pierwszej kolejności zgłasza się pan prof. Rymsza.

Zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Janusz Rymsza:

Szanowni państwo, zgodnie z katalogami, które zostały wydane przez GDDKiA w 2014 r., zarówno nawierzchnie z betonu cementowego, jak i asfaltowe, są projektowane na taki sam okres trwałości, czyli 30 lat, jeśli chodzi o drogi szybkiego ruchu. W tej chwili mówienie, że będziemy coś więcej, czy mniej robili, oznacza potrzebę zmiany prawa, na pewno można to zrobić. Natomiast, na dzień dzisiejszy są to równorzędne technologie, co do trwałości.

Co do analizy ekonomicznej, o której była mowa, to przypuszczalnie była zrobiona dla typowej nawierzchni betonowej, a więc nie dla tej z odkrytym kruszywem i również dla typowej nawierzchni asfaltowej, czyli takiej, w której co 10 lat należy zmieniać warstwę ścieralną. Jak państwo wiecie, robiliśmy dla GDDKiA ekspertyzę mówiącą, że nawierzchnie asfaltowe również mogą być trzydziestoletnie albo nawet więcej. Rozumiem, że analiza ekonomiczna dotyczy typowego i poprawnego rozwiązania.

Jeżeli chodzi o koleinowanie się nawierzchni asfaltowej, to państwo doskonale wiecie, że po naszych drogach jeżdżą pojazdy, które nacisk na osie mają zdecydowanie większy niż 11,5 tony. Przypominam, że 11,5 tony dopuściliśmy w 1997 r., gdy dopuściliśmy czterdziestotonowe samochody. Niezależnie od tego, jaka będzie masa samochodu, to nie

będzie więcej niż 11,5 tony. Dopuszczenie samochodów sześćdziesięciotonowych niczego nie zmieni, co do nacisku osi. Mam taką nadzieję.

Pani poseł pytała, jaki jest współczynnik tarcia w odniesieniu do nawierzchni betonowych. Proszę państwa, jeżeli zastosowalibyśmy nową technologię z odsłoniętym kruszywem, to współczynnik tarcia jest porównywalny do nawierzchni asfaltowej. Są kraje w Europie, które nie budują nawierzchni betonowych. Są to: Finlandia, Grecja, Węgry, Dania. Są też takie, które usilnie je budują: Czechy, Belgia lub Niemcy. Jest to w jakimś sensie kwestia polityki, czy chcemy z jakiś względów, żeby były budowane dobre drogi betonowe, czy też dobre drogi asfaltowe.

Oba materiały są dobrymi materiałami. Obie nawierzchnie są dobre. Nie należy do tego tak podchodzić, że jak będzie ciężki ruch, to nawierzchnia asfaltowa nie wytrzyma. We Francji wytrzymują i nic się nie dzieje. To jest kwestia naszego podejścia, co chcielibyśmy robić. Jasne jest, że obie technologie powinny być rozwijane. Są to dobre technologie i żadna nie może być traktowana inaczej z technicznego punktu widzenia.

Ile jest firm, które mogłyby budować drogi betonowe? Proszę państwa, mogę tylko tyle powiedzieć, że jest ich zdecydowanie mniej od tych, które mogą budować nawierzchnie asfaltowe. Po państwa stronie jest stwierdzenie, w jakim kierunku ma to iść – nie ze względu na technikę. Jak powiedziałem. Możemy budować do 30 lat lub powyżej 30 lat nawierzchnie betonowe i asfaltowe. Nasze podejście do innych, różnych rzeczy, które nie są techniczne, może spowodować takie, a nie inne rozwiązanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo panią prezes Barbarę Dzieciuchowicz.

Prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, jako branża nigdy nie wdawaliśmy się w dyskusję o wyższości jednej technologii nad drugą, bo jest w Polsce miejsce dla obu. Jedna i druga ma swoje zalety. O wadach można dyskutować, ale są to debaty akademickie o wyższości jednych świąt nad drugimi, o czym wspomniał pan poseł Adamczyk. Jako branża mówiliśmy o formie i stylu podjęcia tej decyzji. Dowiedzieliśmy się o tym z dnia na dzień i to przez przypadek. Zrobił się z tego poważny problem. Nikt nie dyskutował z branżą o nagłym przejściu z jednej technologii na drugą.

W analizach GDDKiA zabrakło analizy rynku, a dokładnie dwóch, podstawowych obszarów, które wiążą się z rynkiem. Po pierwsze, jest to analiza ryzyka, że nie ma doświadczenia w wykonywaniu takiej liczby nawierzchni betonowych. Nie ma takiego doświadczenia zarówno po stronie wykonawców, jak i po stronie inwestora. Chodzi o przygotowanie i później prowadzenie tego typu inwestycji.

Drugi bardzo poważny obszar, to wpływ tej decyzji na sytuację ekonomiczną firm, które funkcjonują na rynku. Są to firmy wykonawcze i te, które pracują dla branży. Nie zapominajmy, że pierwsza perspektywa zakończyła się klęską, jeżeli chodzi o rynek wykonawczy. Zakończyła się sukcesem dla dróg, bo mamy nowoczesne nawierzchnie. Natomiast, rynek bardzo to odczuł. Nie jest miejsce i czas, aby o tym dyskutować. Rozmawialiśmy o tym wielokrotnie. Chodzi o to, żebyśmy nie zakończyli drugiej perspektywy kolejnymi stratami.

Podam państwu kilka liczb. Pomiędzy rokiem 2006 a 2012, są to lata wielkiej prosperity, same tylko firmy wykonawcze poniosły 5.800.000 tys. zł strat. W samym 2012 r. straty firm wykonawczych wyniosły 1.700.000 tys. zł, czyli tyle firmy w 2012 r. dołożyły do budowy dróg. W 2012 r. 39% firm wykonawczych poniosło straty. Są to twarde dane z raportu o firmach drogowych, który nasza organizacja sporządza wraz z firmą konsultingową ARKATA PARTNERS. Są to dane obejmujące 19 lat. Ten okres jest naprawdę bardzo trudny, a 2013 r. wcale nie był lepszy. W związku z tym, firm wykonawczych nie stać na kolejne inwestycje. Jeżeli wezmą kolejny kredyt i kupią maszyny, to nie jest wszystko. Kluczową kwestią, już to padało, jest jakość wykonania, czyli doświadczenie. To nie jest tylko kwestia wysłania kilku pracowników na kursy. Jest to doświadczenie, które buduje się latami.

Nasze firmy potrafią wykonywać nawierzchnie bitumiczne na światowym poziomie. Wszyscy o tym wiemy. Mamy najlepszy sprzęt w tej części Europy, bo firmy doposażyły się w pierwszej perspektywie finansowej. Nowa technologia spowoduje, że zostaną wykluczone z przetargów. Nie mają doświadczenia, a co za tym idzie, nie mają referencji, że wykonywały podobne inwestycje w ostatnim czasie. Firmy, które są w stanie temu sprostać można policzyć na palcach jednej ręki. Mówimy o rodzimych firmach, które od lat są na rynku i mają potencjał. Są to firmy w zdecydowanej większość z europejskim kapitałem. U nas funkcjonują. Są polskimi firmami i zatrudniają tu ludzi. Te firmy robiły kontrakty z nawierzchni betonowych, ewentualnie będą w stanie wykazać się referencjami z kontraktów, które wykonały lub ich firmy matki z innych państw europejskich. Sprowadzą sprzęt, ludzi i wykonają kontrakty. Czy o to chodzi?

Tego typu decyzja doprowadzi do ograniczenia konkurencji. Nikogo na tej sali nie muszę przekonywać, jakie skutki dla gospodarki kraju wprowadza ograniczenie konkurencji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo pana Ryszarda Kowalskiego.

Prezes zarządu Związku Pracodawców-Producentów Materiałów dla Budownictwa Ryszard Kowalski:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie wejdę w spór o technologię, bo jestem ekonomistą. Jeżeli mówimy o wyższości jednych świąt nad drugimi, to zdecydowanie opowiadam się za Świętami Bożego Narodzenia.

Teraz już zupełnie poważnie. Na sprawę patrzę wyłącznie z punktu widzenia interesu publicznego, który jest mierzalny, bo są to publiczne pieniądze. Muszę sformułować jedną uwagę pod adresem GDDKiA, jest to błąd, ale na szczęście nieszkodliwy. Rzeczywiście, w tym roku weszły dyrektywy zmieniające podstawy i system zamówień publicznych. Nakładają one obowiązek dokonania zmian w prawie krajowym, także w Polsce, do końca lutego 2016 r. Po drugie, jak pan przewodniczący i Komisja pamiętają, postulowałem w czasie prac nad planem prac Komisji na drugie półrocze tego roku, żeby posłuchać prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w kwestii założeń nowej ustawy, w jaki sposób będzie to w niej ujęte, żebyśmy nie mieli problemów z realizacją inwestycji publicznych, budowlanych. Niestety, z wielu powodów założenia nie są jeszcze przygotowane. To nie zmienia tego, że problem nadal istnieje.

Powiedziałem, że to niedopatrzenie nie zmienia istoty rzeczy. Istotą rzeczy jest to, że jest najwyższy czas, abyśmy zaczęli liczyć koszty całości, a nie tylko koszty budowy. Chciałem powiedzieć, że znowelizowana przez Sejm ustawa o zamówieniach publicznych już dopuszcza tę możliwość. Może w sposób niedoskonały, ale już jest taka możliwość. Problem polega na dwóch elementach, które, w moim przekonaniu, zostały niedostatecznie zauważone. Pierwszy, w bardzo ciekawych analizach, które są potrzebne i odebrałem je jako rzetelne, nie został uwzględniony poziom ryzyka związany z wykonawstwem. Przyjęty został model zakładający, że cały proces jest prowadzony prawidłowo. Przepraszam bardzo, ale nawet ja, jako ekonomista, który pracuje w tej Komisji od paru lat, wiem, że nie ma procesów budowlanych, w których coś się nie dzieje. Są tu fachowcy i doskonale o tym wiedzą. Nie można zrobić analizy, która pomija to ryzyko. W związku z tym, wiąże się to z kwestią dochodzenia w tym wypadku do pewnego wolumenu inwestycji drogowych o nawierzchni betonowej, dla których to ryzyko będzie na akceptowalnym poziomie.

Druga sprawa, która wydaje się jeszcze trudniejsza. Nie mam podstaw, żeby podważać rachunek kosztów użytkowania, więc powiem najdelikatniej, bo nie chcę nikomu sprawić przykrości. Republika Federalna Niemiec na początku lat sześćdziesiątych rozpoczęła poważne prace nad analizą kosztów życia obiektu budowlanego. Zaczęli od obiektów kubaturowych, może było to bardziej potrzebne albo łatwiejsze. Bardzo długo pracowali nad metodologią liczenia kosztów. Mógłbym wyliczyć rzeczy, które, podejrzewam, zostały pominięte. Nie o to chodzi, bo naszym celem jest to, żeby dojść do metodologii, która pozwoli policzyć koszty, które są najbardziej prawdopodobne, z wysokim poziomem prawdopodobieństwa, że takie będą.

Zwracam się do pana przewodniczącego i Wysokiej Komisji, nieważne jakie są przyczyny, to nie jest wytyk pod adresem ministra infrastruktury i rozwoju, bo jest to sprawa o wiele poważniejsza. Administracja rządowa i jej komórki nie prowadzą prac na temat metodologii liczenia kosztów życia obiektu. Dziękuję panu profesorowi Rymszy za bardzo istotne, według mnie, uwagi. Największe, choć ograniczone, doświadczenie ma Instytut Budowy Dróg i Mostów. Rozmawialiśmy o tym wielokrotnie. Ma doświadczenie w liczeniu kosztów niektórych obiektów liniowych. To jest jeszcze dalece niewystarczające. Powiem więcej, w momencie, kiedy będziecie państwo podejmowali decyzje, to musimy być pewni, że metodologia jest prawdziwa.

Ostatnia rzecz. Chciałem jeszcze raz odwołać się do prof. Rymszy. Jest taka sytuacja, że projektujemy drogi na określone obciążenia, a potem są one dewastowane, bo nie mamy skutecznego nadzoru nad ciężarem pojazdów, które jeżdżą, to podważa wszystkie rachunki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo pana przewodniczącego Andrzeja Tracza.

Przewodniczący Krajowej Sekcji NSZZ „Solidarność" Drogownictwa Andrzej Tracz:

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, będę starał się akcentować aspekty społeczne spraw, o których mówimy. Usłyszeliśmy na początku, że decyzja, jaka zapadła, jest świadoma. Tak przedstawiał to pan minister. Chcieliśmy się dowiedzieć, jak duży był ten poziom świadomości w kontekście wszystkich, potencjalnych społecznych konsekwencji, które zmiany wniosą. Uważamy, że sprawa jest niezwykle poważna, bo mamy doświadczenie, że wszystkie zmiany technologiczne powodują fluktuacje zatrudnienia w firmach. Już to wydaje się poważnym i groźnym problemem, który wymaga odrębnych analiz. Z tego, co wiemy, takowych dzisiaj nie ma. W związku z tym pytanie i zasygnalizowanie problemu. Jeśli chcecie państwo wdrożyć coś takiego, to muszą być informacje pokazujące wszystkie aspekty społeczne oraz konsekwencje, jakie te zmiany będą wnosić.

Teraz powiem kilka uwag jako drogowiec. Jestem, podobnie jak poseł Adamczyk, zażenowany poziomem prezentowanych symulacji i wyliczeń przedstawionych przez projektodawców, w przeciwieństwie do wysokiego poziomu kontrargumentów, które usłyszałem od posłów i osób biorących udział w dyskusji. Jestem tym zażenowany, bo w gronie fachowców można było się spodziewać, że usłyszymy jakieś bardziej konkretne i sensowne argumenty. Przeżywamy pewnego rodzaju powtórkę z historii, bo w latach dziewięćdziesiątych obecni na sali również lobbowali na rzecz betonu. Nie będę przytaczał nazwisk, ale jeden z ministrów doznał pewnego rodzaju otrzeźwienia. Postulowaliśmy wtedy gorąco, żeby coś takiego nastąpiło. Wtedy wycofano się z tych pomysłów, a były bardzo radykalne, przy równoczesnej informacji, że Górażdże zostaną sprzedane i baza surowcowa jest dość znikoma, jeśli chodzi o cementownie. Powtórka z historii skłania do refleksji. Po raz kolejny słyszymy, że jest lobbowanie na rzecz technologii betonowej, a za tym stoją firmy i ludzie. Otwarte pytanie – kto ma na tym skorzystać? Kto ma robić na tym interesy? Są różne wyliczenia kwantyfikujące różne okresy. Proszę państwa, mam wrażenie, że przedstawione wyliczenia opierają się na jednej przesłance. Stoimy w miejscu, technologia jest na teraz, stoi w miejscu i już nigdy się nie zmieni. Tymczasem, postęp technologiczny jest tak niesamowicie szybki, że za 2 lata może okazać się, że w przypadku bardzo lukratywnie przedstawianych rozwiązań będzie to technologia opóźniona. Mówiąc o trzydziestoletnich okresach uważam, że jest to względne i stanowi pewnego rodzaju nadużycie.

Jest z naszej strony apel o sensowe i racjonalne podejście do tego problemu, który, jak jesteśmy w stanie szybko ocenić, nic nie wnosi, oprócz lobbowania. Szalenie to dziwi, bo robi to instytucja rządowa. Lobbuje na rzecz jednych, określonych technologii, za którymi, jak powiedziałem, stoją firmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Dla porządku zapytam, czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa Jan Styliński:

Mam w zasadzie jedno, krótkie stwierdzenie. W pełni zgadzam się z panią prezes Dzieciuchowicz. Nie chciałbym ponawiać tych tez. Mam do państwa jedno pytanie. Była o tym mowa i jest to kwestia powszechnie znanego faktu. Technologia betonowa wymaga surowego reżimu technologicznego i precyzji wykonania – większej niż technologia asfaltowa. Beton w mniejszym zakresie pozwala na błędy na etapie wykonawczym, a ich konsekwencje są większe. Czy badali państwo w tym kontekście system i dostępność profesjonalnego nadzoru inwestycyjnego firm inżynierskich, które mogłyby wesprzeć państwa przy ocenie jakości wykonywania dróg? Według naszej oceny jest to wąskie gardło.

To jest rynek, który nie miał okazji się rozwinąć. Część dróg betonowych, o których dzisiaj jest mowa – jeśli dobrze pamiętam to 502 km – to są drogi wybudowane kilkanaście lat temu. W minionym latach w technologii betonowej została wybudowana autostrada A2, czyli 105 km do Świecka, fragment drogi S8 do Piotrkowa Trybunalskiego, 200 km A2. Z tych 500 km część A2 została wybudowana wcześniej. Jeżeli mówimy o 6, 8, 9 latach wstecz, to doświadczenie z zakresu nadzoru trudno byłoby przenieść na dzisiejsze czasy. Jak państwo patrzycie na kwestę nadzoru rynku w tym zakresie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana o głos.

Ekspert w GDDKiA Józef Mokrzycki:

Nazywam się Józef Mokrzycki. Jestem prezesem spółki, która wykonuje drogi betonowe od 1996 r. Przysłuchując się dyskusji chciałem podkreślić, jako wiekowy samorządowiec, bo po 1989 r. zarządzałem gminą w pierwszych dwóch kadencjach, że moje doświadczenia w budowie dróg asfaltowych spowodowały, że po odejściu utworzyłem przedsiębiorstwo i zacząłem budować drogi betonowe.

Proszę państwa, jeśli chodzi o zalety, to wydaje mi się, że szkoda czasu Wysokiej Komisji. W prezentacji mieliśmy to doskonale przedstawione. Zamierzeniem GDDKiA na 2020 r. w ramach tzw. zrównoważonego rozwoju, ma być stosunek dróg 26% do 73%, z czego te 26% to drogi betonowe. W Belgii jest 50%, a w Niemczech 45% dróg betonowych. W Stanach Zjednoczonych najstarsza betonowa droga ma 120 lat i działa bez remontów. W Belgii najstarszej drodze minęło 100 lat bez remontów. Oczywiście, może nie są w idealnym stanie, bo po 120 latach ciężko tego oczekiwać. Wiadomo, że była to inna technologia. Nie da się GDDKiA wybić argumentu z ręki, że nawierzchnie betonowe są tańsze. Nie mówię już o tym, gdy bierzemy to w trzydziestoletnim rachunku kosztów utrzymania. To nie może być tak, że politycy, ubierając szatę lobbysty, będą w Polsce o tym decydować. Przecież to gołym okiem widzialne na tej sali. Proszę państwa, pozwolę powiedzieć sobie więcej. Proszę państwa, czy komuś nie pomyliły się role?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana przepraszam…

Ekspert w GDDKiA Józef Mokrzycki:

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy zechciałby pan na chwilę przerwać swoją wypowiedź? Przepraszam pana bardzo, ale uczestniczy pan w posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, która podjęła określony temat. To jest właściwe miejsce do głębokiej dyskusji. Z zewnątrz może czasami się wydawać, że padają kontrowersyjne opinie. Jednak to jest właściwe miejsce do takiej debaty. Bardzo proszę, aby pan nie próbował dokonywać oceny tej dyskusji. Proszę kontynuować swoją wypowiedź, ale na temat.

Ekspert w GDDKiA Józef Mokrzycki:

Panie przewodniczący, to jest właśnie cały problem, że to pan, jako poseł, powinien mnie słuchać, a nie ja pana. Nie muszę obawiać się, że ktoś mnie zdejmie ze stanowiska dyrektora. Pan mówił dwa razy, że dyskusja jest nagrywana.

Proszę państwa, jest władza ustawodawcza i wykonawcza. Jeśli tak, to zwolnijcie GDDKiA, wyrzućcie ministra infrastruktury i rozwoju, jeśli należycie nie realizują

swoich celów. Dzisiaj mówimy absurdalne rzeczy, że nie ma wykonawców. W przetargach na odcinki betonowe mamy po 7-10 firm, które się zgłaszają. Naprzeciwko mnie siedzi pan prezes Smolarczyk, który dysponuje prawdopodobnie największym parkiem maszynowym rozdzielaczy betonu w Europie. Jest wiele dotacji unijnych na zakup tych maszyn. Są one gotowe do kupienia. Problem polega na tym, że tam, gdzie w zachodniej Europie buduje się w relacji 40 do 60; 50 do 50 asfaltu do betonu, to u nas jest dzisiaj wielki krzyk. Mówi się, że stanie się krzywda branży drogowej. Jeszcze nikt nie powiedział dzisiaj, że ta branża składa się nie tylko z firm układających asfalt, ale również z budowniczych nawierzchni betonowych. Drogi betonowe to nie jest nowa technologia. Minęło już 100 lat, jak buduje się drogi betonowe na świecie. Granice mamy otwarte i sięgamy po nowe technologie. Są firmy.

Proporcja 26 do 73, to zalążek, który powinien być kontynuowany, aby minister infrastruktury i rozwoju mógł zlikwidować rozporządzenie i nie zatrzymywał setek tysięcy TIR-ów na drodze, kiedy temperatura sięga 25 czy 27 stopni. Czy ktoś policzył te straty? Czy w ustawie o transporcie drogowym, w której występuje 4,5 godziny jazdy kierowcy i przerwa, czy ktoś wie, ile kosztuje polskie firmy postój TIR-ów? Kosztuje nas, bo asfalt się koleinuje. Proszę bardzo, nie na zasadzie brutalnego lobbowania, ale zdrowego rozsądku, uznajmy, że zrównoważony rozwój to w tym wypadku 26% do 73%. Jeszcze daleko temu do zrównoważenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałem dodać, że jeśli pan sugeruje, że powinniśmy pana słuchać, to proponuję, abyśmy wzajemnie się słuchali. Szanowny panie prezesie, mam poważny mandat, aby panu powiedzieć, że o budownictwie drogowym w Polsce moglibyśmy poopowiadać, bo pewnie wybudowałem więcej dróg niż pan. W związku z tym, prosiłbym o trochę pokory, jeżeli chce pan wyrażać swoją opinię. Oczywiście, po to pana zaprosiliśmy, aby posłuchać. Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Mam dwa pytania. Jedno jest do pana ministra Rynasiewicza, bo cały czas mówimy o pewnych proporcjach i jak ma się to zmienić w przyszłości. Pytam o proporcje całościowe. Budowa dróg przez GDDKiA to duża, ale nie cała produkcja dróg w kraju. Chciałem zapytać pana ministra, jak ma się proporcja 73 do 26, jeżeli uwzględnimy przewidywane inwestycje w kraju, przynajmniej na szczeblu powiatowym i wojewódzkim. Myślę, że takie dane są z grubsza do dyspozycji.

Drugie pytanie mam do jednego z moich przedmówców. Był to pan prezes Tracz. Co mnie zaciekawiło, że już 10 lat temu zwrócił uwagę, że ryzykownie zachowujący się minister o mało nie popełnił takiego błędu, przed którym, w jego opinii, stoimy. Chciał według niego dokonać gwałtownej zmiany. Wtedy państwo już przestrzegaliście i zablokowaliście to. Zakładam, że państwo kilkanaście lat temu przewidywaliście, że jest to nieuchronny proces i stanie się realnym, użyję słowa bliskiego państwu, zagrożeniem, a moim zdaniem, szansą. Mam takie pytanie, a nie chcę pytać tej, czy innej firmy. Chcę zapytać pana, jako przedstawiciela środowiska i branży. Co zrobiono, aby przedsiębiorstwa od tych kilkunastu lat przygotowały się do świadczenia usług w takim zakresie? Żeby nie było takiej sytuacji, że mamy prośbę jako branża – nie zlecajcie zamówień w technologii betonowej, bo jeszcze tego nie umiemy. Jednocześnie – nie umiemy, bo nie zlecacie tego i nie mamy doświadczenia w tym zakresie. Tak być nie może. Nie chcę mnożyć przykładów z innych branż.

Najważniejsza jest, jak powiedział pan profesor, wartość ekonomiczna, czyli to, ile, jako wszyscy podatnicy, *per saldo*, pracujący w różnych branżach, zapłacimy za budowę i eksploatację dróg. Nie uciekniemy od tego, bo jest to kluczowa kwestia. Można rozmawiać na temat dynamiki i stylu wprowadzenia zmiany, ale nie można zahamować ewidentnego postępu.

Proszę na koniec o to, aby żadna ze stron tej dyskusji nie używała w złym tego słowa znaczeniu pojęcia – lobbing. Nie wiem, czy na sali jest jakiś lobbysta. Jeśli jest, to powinien się zgłosić. Kilka lat temu parlament przyjął ustawę i uregulował sprawę lobbingu. Ważne jest, aby był on prowadzony legalnie, żeby argumenty były wygłaszane w spo-

sób publiczny, żeby nie były takiego rodzaju, że będzie prowadził do zakładów karnych. O to chyba wszystkim chodzi. Mam prośbę, aby jedni, ani drudzy nie zarzucali swoim przeciwnikom w dyskusji, że skoro nie jesteś takiego samego zdania jak ja, to na pewno uległeś niezdrowej, nielegalnej presji. Oczekiwałbym tego przynajmniej od przedsiębiorców. Od polityków chciałbym, ale już nie oczekuję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, chciałem zapytać, czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? W tej chwili zamykam dyskusję. W związku z tym, pan profesor, a później jeszcze pan. Będzie odpowiedź. Proszę się nie denerwować. Bardzo proszę, ale krótko.

Ekspert w GDDKiA Jan Deja:

Dziękuje bardzo. Cieszę się z takiego głosu, który wylewa oliwę we wzburzone fale. Trzeba trochę rozsądku. Przyjechałem tutaj jako ekspert. Gdy ktoś mówi, że na korzyść czegoś lobbuje, to popełnia wielki błąd. Słyszę słowa „zażenowanie” itd. Jeżeli analizy, które zostały przedstawione, nie są argumentami, które mogą przekonywać, to nie wiem, co można jeszcze więcej powiedzieć. Przecież wreszcie są dane, które pokazują podstawę podjęcia decyzji.

Bardzo mi przykro, że pan poseł Adamczyk „nawrzucał” istotnych kwestii, wyszedł i nie zaczekał na odpowiedź. Postaram się na kilka rzeczy zwrócić uwagę. To, co pan przed chwilą powiedział wiąże się z faktem, że mamy przez kilkanaście lat wybudowanych 600 km dobrych dróg o nawierzchni betonowej. Mówię o autostradach i drogach ekspresowych. Jeżeli ktoś tego nie chce zauważyć, nie widział i nie był w Polsce, też nie widział tego, że powstały dokumenty.

Pan prof. Rymsza mówił, że jest katalog z 2014 r. W 2001 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów wraz z GDDKiA opracował katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych. To było 13 lat temu. Mówiono nam wtedy, że nie możemy budować w betonie, ponieważ nie ma dokumentów. Środowisko zadbało o to i zrobiło nowoczesny, europejski dokument. Nawiasem mówiąc, cały czas Rozporządzenie Ministra Transportu z 2000 r. jest przeszkodą, ale jest to szczegół techniczny. Są nie tylko dokumenty i wiedza, ale i firmy, jak wspomniany pan prezes Smolarczyk. Nie wiem, czy dopcha się do głosu. Są firmy, które potrafią to zbudować. Proszę zobaczyć, jak wybudowany jest pas na lotnisku w Pyrzowicach. Proszę zobaczyć, jak wygląda odcinek na drodze nr 94. Nie mówię już o autostradach, które zostały wybudowane, jak np. pomiędzy Bolesławcem a Jędrzychowicami. Nie wiem, czy państwo zdołacie zobaczyć różnice pomiędzy polską a niemiecką stroną. Potrafimy to robić. Jak słyszę argumenty w dyskusji, że nie potrafimy, to obraża się polskich inżynierów. Naprawdę nie róbmy tego. Podejrzewam, że pan prof. Szydło, który zaprojektował setki kilometrów takich autostrad, czuje się dotknięty takimi argumentami.

Argumenty trafiały, bo dopiero luty 2014 r. to moment, w którym GDDKiA otrzeźwiała i przerzuciła wajchę. Te 600 km nie wzięło się z niczego. Te argumenty, które padały, spowodowały, że na różnych odcinkach był wykorzystywany beton.

Stawiamy wysokie wymagania wykonawcom. W podtekście pada to, że mniejsze wymagania są stawiane tym, którzy budują w asfalcie, ponieważ łatwiej im budować. Skończymy z tym. Panie ministrze, nie możemy tak do tego podchodzić. Zawsze mówię – nie zgadzam się na bylejakość. Z tego jestem znany i ludzie w środowisku wiedzą, że mi nie jest obojętne. Jako człowiek, który przedstawia argumenty za betonem, nie zgadzam się na to, jak zostało wybudowane w betonie skrzyżowanie w Siewierzu w stronę Pyrzowic. Kilkanaście lat temu firma zagraniczna wybudowała to źle. Beton wytrzyma następne 50 lat, ale nie zgadzam się na taką jakość. To jest apel do GDDKiA i cieszę się, że są rankingi firm.

Należy egzekwować bezwzględnie jakość, niezależnie od tego, jaka to technologia. Muszą być ostro egzekwowane wszystkie efekty prac prowadzonych na budowach. Słyszę to, bo pojawia się to w dyskusjach. Czy zdajemy sobie sprawę ze złych doświadczeń na autostradach niemieckich? Wielokrotnie mówiłem o tym, że Niemcy zafundowali sobie samobója, że trudno sobie to wyobrazić. Jako człowiek, który jest chemikiem z wykształcenia, znam się na chemii cementu i betonu, zachodzę w głowę, jak można

było zgodzić się kilkanaście lat temu, żeby zastosować kruszywa do wykonania takich nawierzchni, które nigdy nie byłyby w Polsce stosowane. Miałem przyjemność przez 2 lata kierować zespołem, który opracowywał nowe, ogólne specyfikacje techniczne. Nasze przepisy są tak rygorystyczne w tym zakresie, że nie ma mowy, aby użyć kruszyw, które budzą jakiekolwiek wątpliwości. Krótka odpowiedź. Tak, jesteśmy świadomi tego i nie jesteśmy głupsi od naszych, zachodnich sąsiadów.

Głos z sali:

A Modlin to, co?

Ekspert w GDDKiA Jan Deja:

Przepraszam, ale jeżeli…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę państwa, panie profesorze, proszę na chwilę przerwać. Bardzo proszę i apeluję o zachowanie spokoju. Mam nadzieję, że niezależnie od tego, jak elektryzuje nas temat, to jesteśmy w gmachu Sejmu RP. Obowiązuje regulamin Sejmu i odpowiednie procedury, jeśli chodzi o debatę. Proszę o zachowanie powagi.

Ekspert w GDDKiA Jan Deja:

Przepraszam za emocje, ale słucham niektórych głosów i mówiąc po męsku, szlag mnie trafia w niektórych momentach. To, że pan poseł Adamczyk „nawrzucał" tyle rzeczy…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie profesorze, proszę się nie rozpędzać. Pan poseł Adamczyk poprosił mnie o usprawiedliwienie i poinformowanie państwa. Obiecał, że odsłucha całą naszą debatę. W związku z tym, nie wygłaszajmy niepotrzebnych myśli. Proszę kontynuować.

Ekspert w GDDKiA Jan Deja:

Przepraszam, być może źle to odebrałem. Na sam koniec odniosę się do hasła CO_2. Pan minister Rynasiewicz uśmiecha się. Zna mnie z różnych wystąpień. Całe życie zawodowe walczę z szalonym pomysłem CO_2 i efektem klimatycznym. Staram się wprowadzić zdrowe myślenie do tego wszystkiego, abyśmy przypadkiem, mówiąc o CO_2, nie zniszczyli przemysłu ciężkiego, również cementowego. To jest oczywiście problem, ale to już inna dyskusja, która też jest ważna. Zawszę mówię, że Nobla dostanie ten, kto zaproponuje inne źródło tlenku wapniowego, który potrzebny jest do wyprodukowania w Polsce kilkunastu milionów ton cementu, a na świecie 4.000.000 tys. ton cementu, lub inne źródło niż rozkład węglanu wapniowego. To jest tego uroda. Jeżeli mamy inne spoiwo, to Nobla dostanie nawet pięćdziesięciolatek. Nie będzie musiał czekać do wieku osiemdziesięciu lat, kiedy zazwyczaj otrzymuje się Nobla.

Padło hasło o CO_2 i że cement podrożeje. Proszę państwa, mamy najnowocześniejszy przemysł cementowy w Europie. Możemy wierzyć lub nie, ale jest to zweryfikowane. Mamy najniższe wskaźniki emisyjne. Po trzecie, rozmawiamy o perspektywie budżetowej do 2020 r., o programie dróg ekspresowych. Na szczęście, do 2020 r., dzięki działaniu polskiego rządu, a to duża zasługa rządu, mamy zabezpieczone uprawnienia do emisji CO_2. Nie bójmy się o to. Poza tym, jeżeli ktoś pomyślałby sobie, że przemysł cementowy napasie się bardzo przy okazji budowy tych dróg, to chcę uspokoić. Wyliczaliśmy to z panem prof. Szydło. To jest dodatkowo 400 tys. ton cementu, gdybyśmy w betonie wybudowali to, o czym rozmawiamy, w co głęboko wierzę. Przypomnę, że w tym roku na polskim rynku sprzedamy prawie 15.000 tys. ton cementu. Myślę, że w kolejnych latach będzie trochę więcej. Mówimy o niewielkim procencie tego wszystkiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo pana.

Ekspert w GDDKiA Piotr Smolarczyk:

Nazywam się Piotr Smolarczyk, jestem właścicielem, jak i głównym technologiem w swojej firmie, która zajmuje się układaniem betonu. Zajmuję się tym od 30 lat. Tak, że w sprawie betonu trudno jest mówić o braku doświadczenia. Od 2008 r. układamy beton przy

użyciu układarek, które nie poruszają się po szynach, a po drodze, bo są to układarki samojezdne.

Przysłuchując się dyskusji musiałem zabrać głos, aby sprostować opinię, że w Polsce nie ma firm, które znają się na układaniu betonu. Pomimo, że jesteśmy małą firmą, to w tej branży jesteśmy jedną z większych w Europie. Mamy możliwości układania ok. 3 km na dobę. Przedstawiony przez państwa 800 km jesteśmy w stanie samodzielnie zrealizować w przeciągu 5 lat. Jeżeli o to chodzi, to trudno powiedzieć, że nie ma możliwości i że nie ma firm, które się znają.

Chcę też powiedzieć, że państwo, którzy się wypowiadali, nie byli w stanie zapoznać się z naszymi realizacjami, proponuję zrobienie tego. Oceny fachowców, dotyczące naszej pracy, nie tylko z Polski, są bardzo wysokie. Część z państwa miała okazję wizytować te obiekty. Miała okazję przyjrzeć się maszynom, którymi dysponujemy. Jak już powiedziałem, jesteśmy małą firmą. Każda inna, polska firma ma możliwość zakupu układarek i ma możliwość realizacji. Tym bardziej, że obecni są tutaj eksperci, jest to ciało doradcze, które jest w stanie to przekazać.

Z drugiej strony jestem trochę zaskoczony wcześniejszą wypowiedzią, że musimy wspomagać firmy asfaltowe, które padają i nie dają rady. Tak naprawdę, firmy z betonu nigdy nie wypowiadały się na ten temat. Jest kilka takich firm w Polsce i realizują one kontrakty, nie proszą o pomoc. Zacząłem się zastanawiać, czy jest to gospodarka rynkowa? Czy wracamy do czasów sprzed 10 lat?

Podsumowując, chciałem przekazać, że są firmy, które znają się na wykonawstwie w tej technologii. Według opinii ekspertów jesteśmy na wysokim, europejskim poziomie. To jest jeden element. Drugi element – chciałem to podkreślić – państwo nie znacie tych firm i nie jesteście doinformowani. Zwróćcie uwagę, że większość lotnisk jest wykonywanych w technologii betonowej. Firma Budpol zrealizowała 5 zadań na lotniskach w tym roku i na żadnym z nich nie ma problemów. W tej chwili zostały przeprowadzone badania nowej drogi startowej na lotnisku w Katowicach. Wykazują one trzykrotnie wyższą żywotność tej płyty niż zakładana projektowo. To znaczy, że jakość wykonania jest wysoka. Chciałbym prosić o sprawiedliwa ocenę działalności polskich firm.

Poza tym firmy, które są przedstawione jako wykonawcy, to firmy polskie. Nie chcę wymieniać nazw. Większość kontraktów głównych realizowanych jest przez firmy, które zatrudniają polską kadrę, natomiast właścicielami są Hiszpanie, Portugalczycy. My świadczymy usługę dla takich firm. Proszę pamiętać jeszcze o tym, że nawierzchnia jest tylko jednym elementem drogi. Nikt nie zabiera firmom drogowym prac związanych z nasypami, melioracją, oświetleniem i wiaduktami. Nikt nie mówi o nawierzchni, a tych firm jest kilka. Uważam, że jestem w stanie zaprezentować referencje i pokazać realizację. Wtedy dopiero może nastąpić ocena takiej firmy, czy ona jest i buduje dobrze. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana, ostatni głos.

Przewodniczący KS NSZZ „Solidarność" Drogownictwa Andrzej Tracz:

Panie przewodniczący, chciałbym powiedzieć parę słów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Jest to ostatni głos.

Przewodniczący KS NSZZ „Solidarność" Drogownictwa Andrzej Tracz:

Zostałem wywołany do odpowiedzi. Chciałem ustosunkować się do tego, co powiedział pan poseł, który łaskawie przywołał moje nazwisko i to, co powiedziałem w odniesieniu do okresu, kiedy nastąpiła pierwsza, duża akcja pt. „Wprowadzamy technologię betonową".

Szanowni państwo, panie pośle, źle pan odczytuje intencje, które staramy się wyartykułować. Nie jesteśmy przeciwnikami budowy w technologii betonowej. Dla nas najbardziej szokującą i drażliwą kwestią jest forma, w jakiej usiłuje się to forsować. Było to powtarzane. Jest to forma, która pojawia się nie wiemy skąd, bez jakiegokolwiek okresu przygotowawczego. Nawiązując do tego, co mówiłem o latach dziewięćdziesiątych. Rzeczywiście, wtedy nastąpiło otrzeźwienie. Chcę wyjaśnić, że miało to związek

z tym, że pan minister w pewnym momencie racjonalnie podszedł do sprawy, był łaskaw zauważyć, że wiele firm budując w technologii asfaltowej poczyniło całą masę inwestycji, które były niezwykle drogie. Przez to mógł spowodować totalny krach na rynku. To było przesłanie, a nie próba negacji, że jedna technologia jest lepsza, a druga gorsza. Jeszcze raz chcę to podkreślić. To jest absolutnie złe zrozumienie intencji.

Natomiast to, że traktujemy to jako swoisty lobbing, to absolutnie nie wycofujemy się z tego. Jak inaczej można interpretować dyrektywę, jaka została wysłana z GDDKiA, podpisana przez panią dyrektor, do oddziałów, że poddaje się analizie możliwość stosowania rozwiązań betonowych. Poddawanie analizie jest dla oddziałów jednoznaczną dyrektywą. Taki jest po prostu tryb pracy.

Chcę jeszcze raz przywołać okresy, o których się tutaj mówi, pokazując przewagę i kwantyfikując to, co jest bardziej opłacalne. Jeszcze raz chcę powiedzieć, że jest to bardzo względne wyliczenie. Proces technologiczny jest niezmiernie szybki i za 2 lata może okazać się, że wszystko wygląda zupełnie inaczej. To przypomina anegdotę, jak proboszcz z jednej parafii zlecił zainstalowanie bardzo drogich ławek kościelnych. Parafianie pytają go, dlaczego ksiądz tak drogo za to zapłacił? Ksiądz powiedział – wykonawca dał nam 200 lat gwarancji. Jest to tego typu argumentacja. To przypomina mi dokładnie to, co państwo mówicie o trzydziestoletnich okresach, które stanowią pewnego rodzaju przewagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Zaraz oddam głos panu ministrowi. Spróbujemy podsumować dyskusję. Chciałbym w tym momencie powiedzieć 2 rzeczy. Wyraźnie nie ulega wątpliwości, że lobbing to nie jest coś zdrożnego. Cały świat ma z tym do czynienia. Nie należy się na to obrażać. Rzecz w tym, żeby było to przy otwartej kurtynie. Lobbowanie jest dobre na rzecz odpowiednich rozwiązań. Jest to wręcz pożądane. To jest kamyczek do jednej strony debaty.

Chciałem z całą mocą podkreślić, że firmy pracujące w technologii asfaltowej nie były w latach 2007-2013 pod parasolem rządu. Były poddane najwyższej próbie konkurencji. Jeżeli chodzi o efekty, to każda ze stron debaty mogła używać i używała tych argumentów. Panie ministrze, bardzo proszę o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeżeli państwo pozwolicie, to na początku będą odpowiedzi na pytania szczegółowe, które były skierowane do GDDKiA, a później kilka słów podsumowania. Pan dyrektor, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora GDDKiA Tomasz Rudnicki:

Nie na wszystkie pytania zdołamy udzielić odpowiedzi. Starałem się zapisywać pytania w kolejności. Jeżeli odpowiedzi nie będą wyczerpujące, to jak pan przewodniczący pozwoli, odpowiemy na piśmie na każdy temat, na który damy radę, bo były poruszone tematy szerokich analiz prawa, czy też CO_2. Nie przeceniałbym GDDKiA, że mamy takie, stosowne analizy.

Zacznę od pana posła Króla. Dotrzymałem słowa. Mam nadzieję, że informacja dotarła, jeżeli chodzi o przetarg na S5. Było to wykonane tylko z korzyścią. Jeżeli chodzi o S5, to opieramy się na generalnych pomiarach ruchu z 2000 r., 2005 r. i 2010 r. Jest pewien trend, który da się zaobserwować, porównując te pięcioletnie okresy. Mamy też stacje pomiaru automatycznego, których jest ok. 82. Mamy też system viaTOLL, który liczy ciężarówki i mówi nam o przepływach. Są to bardzo cenne informacje. Opracowano to na podstawie tych pomiarów i algorytmów, które przygotował Instytut Badawczy Dróg i Mostów, który specjalizuje się w analizach ekonomicznych, czyli prognozowanie metodą PKB, jak i metodą sieciową. Mamy też program EMME, który wskazuje, że na S5, na niedługim odcinku, ale stanowiącym część obwodnicy Bydgoszczy, natężenie ruchu będzie gwałtownie rosło. Jest to skupisko dwóch, trzech dróg. Teraz ich nie wymienię, ale pan je zna dokładniej niż ja. Będzie to tzw. ruch przeplatany. Może to być też ruch powolny. Na obwodnicach, np. Warszawy, doświadczamy tego. Będzie duże natężenie ruchu. Trzeba brać pod uwagę, że drogi ekspresowe, autostrady, drogi szybkiego ruchu są przeznaczone dla ruchu ciężkiego. To tam ma odbywać się ruch ciężki, a nie

po drogach niższej kategorii: gminnych, powiatowych i wojewódzkich. W związku z tym, ten fragment będzie wykonywany w nawierzchni betonowej. Przekażemy panu posłowi analizy ruchowe.

Jeżeli dobrze zapamiętałem, to druga wypowiedź była pana posła Litwińskiego. Panie pośle, rzeczywiście ograniczyliśmy się w analizach do pokazania kilku kryteriów. Pierwsza analiza była pod kątem ruchu. Konsultowaliśmy się z Amerykanami i naszymi sąsiadami Niemcami. Podstawowym kryterium doboru nawierzchni betonowej na całym świecie, poza ekonomiką, jest natężenie ruchu ciężarowego. Mówił o tym pan i zaraz się do tego odniosę. To nie ruch osobowy, bo zgodnie z wyliczeniami prof. Rymszy i całego zakładu, przejazd jednego samochodu ciężarowego równa się 100 tys. pojazdów osobowych. Tak jest przekładane zniszczenie. Kryterium ruchu, liczba ciężarówek i obciążenia, który wyświetliliśmy, nie są z roku 2010 r., bo braliśmy pod uwagę lata 2020-2036. Wszelkie analizy ruchowe i ekonomiczne, zgodnie z prawidłem robi się na 25 do przodu, taki ruch trzeba wykonać.

Drugim kryterium, które braliśmy pod uwagę, był hałas. Nie będę odnosił się do naszych wyliczeń, ale mamy kilkadziesiąt analiz hałasowych, tzw. środowiskowych. To nie wynika z tego, że nagle GDDKiA nabrała apetytu na analizy środowiskowe i hałasowe. Prawo wymaga, że w czasie realizacji i rok później musimy wykonać analizy hałasowe. Zbiór danych wzięliśmy bardzo poważnie pod uwagę. Mamy dość dużo ekranów, a nie chcielibyśmy stosować technologii, które wymuszą większą liczbę ekranów. Czyli drugie kryterium, to był hałas.

Trzecie kryterium to koszty. Rozbiliśmy to na koszty budowy i koszty utrzymania. Później mieliśmy kryterium dostępności materiałowej. Nie będę tego wymieniał, ale skłania mnie to do pogłębionej analizy, zestawienia liczby wytwórni asfaltu i betonu, czyli dostępności, bo padło stwierdzenie o dostępność. Są to *de facto* dwa spoiwa, które wiążą. To nie jest czas, żeby robić wykłady. Ilość kruszywa jest identyczna, a jakość jest bardzo podobna. Sposób technologiczny jest prawie identyczny. Różni się tylko w 5-6% ilością spoiwa. Dostępność jest jednolita, także analiz mieliśmy dużo. Nie potrafię tego wszystkiego państwu przestawić, bo było tego wiele.

Pani prezes Dzieciuchowicz zadała pytanie o koszty dodatkowe przeprojektowywania i koszty opóźnień w przetargach. Oczywiście, że to nie wpłynie. Analizy ruchowe skłaniały nas nawet do 1500 km. Ruch pokazywał, ile dróg trzeba zrobić. Zespół wybrał wariant drugi, czyli 1200 km. Przełożenie tego na proces przygotowania przetargowego, postępowań, których mamy 77, kazało nam ograniczyć długość do 800 km. Tylko z tego powodu, bo dla innych kryteriów było to do wykonania.

Pytał pan, panie pośle, czy jest to gwałtowna zmiana, bo tak było to odbierane. Myślę, że nie jest to gwałtowna zmiana. 570 km dróg szybkiego ruchu wykonaliśmy w technologii betonowej. Skończyliśmy drogę S8 w kierunku Wrocławia. Było to 110 km nawierzchni betonowej. Budowaliśmy też z Piotrkowa w kierunku Warszawy. Jest także cała autostrada A2 i odcinki przygraniczne trasy A4. Wykonaliśmy bardzo dużo w tej technologii. Nie ma pana prezesa Kotlarka, który wcześniej podejmował decyzje budowy ponad 100 km autostrady A4 w technologii betonowej, jak i A18. Tych doświadczeń mamy bardzo dużo. Jeżeli mówimy o różnicy pomiędzy 570 a 810 km, to wynika to z prostej matematyki. Nie ma w tym żadnego zaskoczenia.

180 km autostrady A1 było planowane w poprzedniej perspektywie w technologii betonowej. Taki był projekt, ale nie wybudowaliśmy jej. Chodzi o Stryków-Tuszyn-Częstochowę-Pyrzowice. Te 180 km pomniejszyło dorobek, ponieważ 570 plus 180 daje 750 km. Odejmując to od 810, to byłaby mniejsza długość nawierzchni betonowych w tej perspektywie niż w poprzedniej.

Z automatu przenieśliśmy tę drogę, która była wyznaczona taką samą analizą. Różnica polega na tym, że dyrektor GDDKiA pisała do oddziałówu, bo oddziały: a) prosiły o to; b) wahały się i przygotowywały się; c) wnioskowały o to. Odbyło się 6 narad technologicznych i inwestycyjnych. Głośno o tym dyskutowaliśmy. Zostało to podsumowane pisemnie, a jest to pismo wewnętrzne.

Jeśli chodzi o innych zarządców, to mamy przygotowane katalogi dla nawierzchni betonowych i asfaltowych. Instytut przygotował dla nas katalog remontów i wzmocnień.

Jest to dostępne na stronie internetowej, każdy może do tego sięgnąć. Podobnie jest, jeśli chodzi o specyfikacje.

Jeżeli chodzi o próbę odpowiedzi, bo ciężko było wszystko wynotować z wypowiedzi pana posła Adamczyka. Jeżeli chodzi o przetargi, to robiliśmy analizę, czy wpływa to na rynek i konkurencyjność. Jesteśmy do tego zobowiązani przepisami unijnymi, a także wewnętrznymi. Powiem państwu i odczytam, żeby się nie pomylić. Jeżeli chodzi o analizę wstecznych postępowań, a było ich ponad 200 w poprzedniej perspektywie, to analizowaliśmy odcinki A1 i S8 realizowane w technologii nawierzchni betonowej. Były to 23 wnioski, które łącznie złożyło 48 firm. Dalej analizowaliśmy odcinki A1 i S8 wykonywane w technologii asfaltowej. Były to 22 wnioski, czyli o jeden mniej, a firm łącznie 55. Jeżeli chodzi o liczbę złożonych ofert na odcinki A1 i S8 w technologii betonowej, to było 11 ofert złożonych przez 30 firm. Dla odcinków A1 i S8 w technologii asfaltowej były złożone 34 oferty przez 12,6 firm. To wskazuje, że nie ma zachwiania konkurencji. Na konkretnych odcinkach dróg, w określonych technologiach, co zaznaczył pan poseł Adamczyk, mamy dokładnie takie same liczby podmiotów zainteresowanych.

Chyba pan prezes z Częstochowy powiedział, że nawierzchnia stanowi tylko 10% kosztu całej budowy drogi, a 90% to inne wykonywane elementy. Jeżeli chodzi o zapotrzebowanie, to analizujemy to, co się stało w poprzedniej perspektywie. Długość nawierzchni asfaltowych do wykonania w perspektywie 2014-2020, w domyśle 2023, jest dużo większa niż we wcześniejszej perspektywie. Liczba dróg do ułożenia – w metrach kwadratowych, czy sześciennych – jest większa w technologii asfaltowej, pomimo 800 km nawierzchni betonowej. Będziecie mieli państwo dużo pracy w technologii asfaltowej.

Pojawił się zarzut, że nie jesteśmy przygotowani. Mamy mnóstwo dokumentów i napisanych specyfikacji. Mamy dużo doświadczeń z tych 570 km. Co istotne, pierwsze nawierzchnie betonowe z nowej perspektywy będą budowane za 2-3 lata. To jest wystarczający czas, w którym można poczynić odpowiednie przygotowanie. Nie jest to decyzja, która powoduje, że od stycznia układamy tylko nawierzchnie betonowe. Jedyny odcinek, który będzie budowany w technologii betonowej, to dokończenie autostrady A1 po firmie Polimex.

Pan poseł Szmit, czwarty w kolejności, pytał o te 16, czy 20 mln za kilometr. To nie jest moja analiza. Panie pośle, to analiza Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, która dotyczyła dziesięciokilometrowego odcinka autostrady, ale jednej jezdni. To nie jest tożsame razy dwa. Węzły i pewne rodzaje infrastruktury musimy wykonać. Jest to przykład zestawienia. Niech może wypowie się dyrektor Rymsza, że wykonuje się to w porównywalnych warunkach. Jest to podobny odcinek, podobna długość i jedna jezdnia o tej samej liczbie pasów.

Jeżeli chodzi o dbałość o jakość, to nie ma nacisku, że bardziej pilnujemy nawierzchni betonowej, czy technologii asfaltowej. Mamy te same wymagania. Natomiast, różnica jest znaczna. W przypadku technologii betonu cementowego gwarancja, której wymagamy od wykonawcy, to 10 lat. W przypadku nawierzchni asfaltowych gwarancja należytego wykonania wynosi 10 lat, ale z wyłączeniem warstwy ścieralnej. To jest dość istotne. Jest to głos branży, który był słyszalny na kolejnych spotkaniach u pana prezesa Wyszyńskiego. Uczestniczymy w nich czynnie. Ostatnio bardzo aktywnie zostało to ustalone.

Pan poseł Racki pytał o szorstkość i bezpieczeństwo. Pomiary są identyczne. Według badań, które mamy – nie pamiętam dokładnych wyników – są nawet lepsze. W metodzie odkrytego kruszywa mamy dużo większą szorstkość i bezpieczeństwo. Takie pomiary uzyskaliśmy na autostradzie A2. O bezpieczeństwo nie martwiłbym się. Dostępność cementu i asfaltu jest porównywalna, choć nie mnie się na ten temat wypowiadać. Sprawdzimy to.

Jak wyglądają potrzeby zmian w projektach. Nie ma takich. Eliminując te 400 km dróg, które wychodziło nam w analizie ruchowej, odłożyliśmy je, bo wymagałyby zmian. Poprosiliśmy kilku projektantów, chyba 5, o określenie, ile kosztowałoby przeprojektowanie drogi. Mówią, że nic, bo wydaliśmy katalogi jako GDDKiA, w których są typowe konstrukcje, gotowe do zastosowania.

W którejś wypowiedzi padło hasło, chyba u pana prof. Rymszy, że na 30 lat projektujemy jedne i drugie drogi. Z założenia tak. Tylko, panie profesorze, projektujemy

na miliony osi, a nie na lata. Zakłada się 30 lat żywotności. Osie obliczeniowe, czyli potoki ciężarowe przemnożone przez współczynniki, które objęte są katalogami, oznacza, ile milionów osi musi przejechać przez daną drogę, aby jej żywotność się wyczerpała. To jest bardzo różne w czasie. To zależy od struktury ruchu, który się odbywa. W związku z tym, może być nawierzchnia asfaltowa, która wytrzyma 50 lat, tylko obciążenie na niej nie będzie zbyt duże. Może też być technologia betonowa, która wytrzyma dwadzieścia parę lat, gdy będzie miała gigantyczny ruch ciężarowy. To analizuje się nie na lata, ale na osie obliczeniowe.

Jeśli chodzi o pakiet klimatyczny, to nie będę się wypowiadał. Pan profesor, dyrektor Departamentu Technologii wypowiadał się na ten temat.

Wykonujemy analizy ekonomiczne. Jest pełna świadomość, a nie niedopatrzenie. Jest dokładnie wyliczone w harmonogramie, kiedy musi to wejść w życie w GDDKiA, bo trzeba trochę doświadczenia, procedur i metodyki. W związku z tym, nie luty, a kwiecień 2016 r., to jest termin, który nas obowiązuje. Tylko, żeby zacząć wprowadzać tzw. wielokryterialne analizy cyklu życia projektu, to myślę, że trzeba zastosować do wyliczenia powszechnie dostępne metodyki MPV i zmodyfikowane MPV. Nie są to skomplikowane wzory. Nie widzę dużych kłopotów z wyliczeniem tego, ale musimy się już przygotować, bo drogi będziemy budowali w 2016 i 2017 r. Na razie mówimy, że jest to projekt programu, który jest w konsultacjach. Może ujrzy światło dzienne za kilka miesięcy.

Jeżeli chodzi o poziom ryzyka, to jest on porównywalny przy wykonywaniu obu nawierzchni. Statystycznie mamy tyle samo kłopotów technologicznych, jak państwu prezentujemy, przy świetnie przygotowanych i technologicznie wyposażonych firmach wykonujących nawierzchnie asfaltowe. Proszę spojrzeć na odsetek błędów, które są wyłapywane i poprawek z tym związanych. Więcej jest ich przy nawierzchni asfaltowej w stosunku do innego asortymentu robót. Żaden inny asortyment robót nie niesie za sobą tyle ryzyka, ale jednocześnie ten sam katalog DPT-14, który był prezentowany u pana Wyszyńskiego, dotyczy obu technologii i metodyki wykonywania badań.

Pani prezes Dzieciuchowicz odpowiedzieliśmy już na piśmie. W piątek przesłaliśmy komplet informacji dotyczących państwa wątpliwości. Może jeszcze jest to w drodze. Powtórzymy to. Jutro się widzimy i pewnie wszystko sobie wyjaśnimy.

Pan prezes Tracza powiedział – brak liczb i żenujący poziom. Cóż mogę odpowiedzieć. Jest mnóstwo pracy, cały sztab ludzi i analizy nie tylko polskie, ale także europejskie. Wydaje mi się, że cyfr, wykresów i liczb było aż nadto. Może oprawa, czy sposób omówienia tego, ze względu na czas i dynamikę, nie był najlepszy, za co przepraszam, ale wydaje się, że liczb i naszych analiz było dość dużo.

Pan prezes Styliński mówił o nadzorze. Mamy kontakt z firmami, które wykonują nadzór. Wszystko wypisaliśmy w 3 dokumentach. Pierwszy, to katalog projektowania konstrukcji sztywnych. Pan prof. Szydło wraz z zespołem nie tylko zrobił katalog, ale napisał książkę, jak to budować. Byłem zdumiony. Moi pracownicy mówili, po co takie obszerne dzieło? Pan profesor powiedział – żeby każdy, krok po kroku mógł przeczytać, jak przybić bibułkę, w którym kierunku i którym gwoździkiem. Wszystko jest napisane w tym katalogu. Poszliśmy dalej i wykonaliśmy specyfikację. Nie mówię o technologii asfaltowej i betonowej, bo równolegle pracowaliśmy nad wszystkimi katalogami. Mamy gotowe specyfikacje i wymagania techniczne WT, w których dokładnie opisujemy, w jakiej temperaturze, jaką ilością emulsji i, nawet, przy jakim wietrze dopuszczamy wykonywanie nawierzchni. Trzeci dokument to wszelkiego rodzaju wymagania. O dziwo, nie jest on mocno dyskutowany. Jest to gwarancja jakości. Piszemy nie tylko, jak to zrobić w okresie dziesięcioletnim, ale też jak będziemy badali, jakie są stopnie zużycia. Jest to gigantyczna praca. Szkoda, że nie została dostrzeżona, ale będzie obowiązywała w tych kontraktach.

Podsumowując. Jesteśmy przygotowani. Jest duża świadomość. Nadzór może wykonywać takie zadania. Pewnie nie na wszystkie pytania odpowiedziałem, ale wydaje mi się, że choć trochę państwu odpowiedziałem. Na pewno uzupełnimy resztę w formie pisemnej.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Czy pani dyrektor chciałaby coś jeszcze powiedzieć?

Dyrektor GDDKiA Ewa Tomala-Borucka:

Jest to nasza, wspólna wypowiedź z panem dyrektorem. Nie mam nic do dodania. Jesteśmy już bardzo mocno po czasie. Wszystkie pytania skrzętnie zapisaliśmy. Jest zapisane 8 stron.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję pani dyrektor i panu dyrektorowi. Oddaję głos panu ministrowi. Chciałem państwu powiedzieć, że w gronie prezydium przewidzieliśmy, że debata będzie wymagała czasu i zarezerwowaliśmy salę na 3 godziny. Bardzo proszę panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Przepraszam, to jakaś sugestia, ile mam mówić?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan minister ma w tym gronie nieograniczony czas.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, jak powiedziałem na wstępie, decyzja została podjęta z pełną świadomością. Pan dyrektor Rudnicki opisał, że to, co wydarzyło się do tej pory i to, co nas czeka, nie jest rewolucją. Jest to pójście o krok dalej, jeżeli chodzi o otwarcie się na technologię betonową. Ze swojej strony chciałbym podziękować panu przewodniczącemu za zorganizowanie tego posiedzenia Komisji. Dzisiejsza dyskusja pokazała, jak potrzebne było takie spotkanie i wymiana informacji. Powstała burza, która się rozlała. Myślę, że wszystkim dobrze to zrobiło. Była to bardzo potrzebna rozmowa.

Jest czas, który ma branża, aby przygotować się do oferty z GDDKiA skierowanej na technologię betonową. Nie chcę mówić negatywnie, bo uważam, że w tej dyskusji rozumieliśmy o co nam wszystkim chodzi. Państwo jest od tego, aby była pełna oferta dla polskich firm i przedsiębiorców, która jest oparta na wyliczeniach technologicznych, które podczas samego utrzymania konkurują ze sobą i dają bezpieczeństwo całej branży transportowej. O to nam chodzi. Takie otwarcie i działanie jest podjęte. Tak proszę to rozumieć, a nie inaczej.

Nie chcę odnosić się do głosów, które poszły za daleko, a były dzisiaj wypowiedziane. Przyjmijmy to jako coś naturalnego, ponieważ jest ożywiona dyskusja w branży, a to jest normalne. Jeżeli potrzebna będzie jeszcze dyskusja, to jesteśmy na to otwarci. Sejm jest dobrym miejscem. Myślę, że pan przewodniczący, prezydium, nie odmówią, aby za jakiś czas spotkać się i o tym porozmawiać. Nie ma tutaj żadnych nieodpowiedzialności, jeżeli chodzi o podejmowanie decyzji.

To, że ktoś czuł się zaskoczony i tak a nie inaczej dowiedział się o tym, to tak czasami bywa. Przepraszamy za to. Powiem tylko tyle, że jesteśmy otwarci na dialog. To jest na pewno potrzebne. Uważam, że sprawdzenie tego w praktyce, które nastąpi za jakiś czas, udowodni że polskie otwarcie na dwie równorzędne technologie jest właściwym ruchem i rozwiązaniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, chciałem podziękować ministrowi i GDDKiA za przygotowanie informacji. Państwu posłom i gościom dziękuję za bardzo merytoryczną i głęboką dyskusję, która momentami była emocjonalna. Jest to zrozumiałe, bo temat elektryzuje opinię publiczną i państwa zainteresowanych tematem. Chcę tylko powiedzieć, że nie zamykamy dyskusji definitywnie. Dynamika w obszarze infrastruktury drogowej jest duża. Mam nadzieję, że będziemy do tego powracać. Chcę tylko tyle powiedzieć na koniec. Nie ulega wątpliwości, że za finalny produkt i jakość wybudowanej drogi odpowiada podejmujący się tego wykonawca, ale także zamawiający. Wybierając technologię, jedną lub drugą. bierze poważny bagaż i nic się w tej mierze nie zmienia. Jeszcze raz państwu dziękuję i wobec wyczerpania porządku zamykam dyskusję. Rzecz jasna deklaracje zostały sformułowane, że na pytania, na które nie zostały udzielone odpowiedzi zostaną udzielone na piśmie. Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie Komisji.